

711
111
k m

KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL KOTA BENGKULU TERHADAP PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

TESIS

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota

Oleh :
SHENDY ILLUSI
L4D002028



**PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004**

KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL KOTA BENGKULU TERHADAP PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

Tesis diajukan kepada:
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota.
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

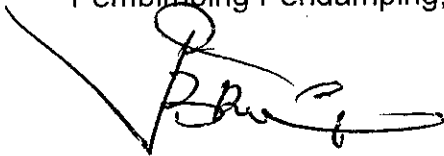
Oleh:
SHENDY ILLUSI
L4D002028

Diajukan Pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal: 06 Maret 2004

Dinyatakan **Lulus**
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

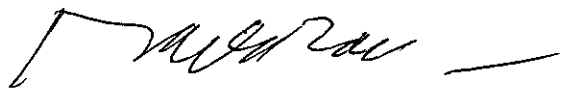
Semarang, 06 Maret 2004

Pembimbing Pendamping,

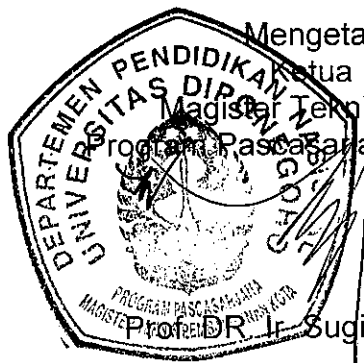


PM. Brotosunaryo, SE. MSP

Pembimbing Utama



DR. Ir. Joesron Alie Syahbana, MSc



Mengetahui/ menyetujui,
Ketua Program Studi
Magister Teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Prof. DR. Ir. Sugiono Soetomo, CES, DEA

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan penulis, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka.

Semarang, 06 Maret 2004

SHENDY ILLUSI
NIM : L4D002028



*Kupersembahkan tesis ini buat Ytc;
istriku Multiana,
anakku A.Luckyto Nurtoma dan A.Nahida Rosary
serta Orangtuaku*

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamua 'aikum wr.wb

Segala puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah Subhanahu Wata'ala, yang tiada henti senantiasa mencurahkan segenap rahkmat, nikmat serta petunjuk-Nya, sehingga penulis memiliki kesempatan dan kemampuan untuk dapat menyajikan Tesis ini, yang disusun sebagai prasyarat dalam Program Pasca Sarjana Magister Teknik Pembangunan Kota Universitas Diponegoro Semarang.

Penulis menyadari bahwa Tesis ini dapat diselesaikan atas dukungan berbagai pihak. Untuk itu penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya terutama kepada Yth :

1. Bapak Gubernur Pemerintah Propinsi Bengkulu
2. Bapak Prof.DR.Ir. Soegiono Soetomo,CES.DEA selaku Ketua Program
3. Bapak Dr.Ir. Joesron Alie Syahbana, MSc selaku Mentor dan dosen
4. Bapak PM. Brotosunaryo, SE,MSP selaku Co-Mentor dan dosen
5. Bapak Ir. Bambang Setioko,MEng selaku Dosen Pembahas
6. Bapak Okto Risdianto Manullang, ST,MT selaku Dosen Penguji
7. Bapak/Ibu para dosen MTPK-UNDIP
8. Ketua CPCO-CBUIM Dit. Perkotaan Dept. KIMPRASWIL
9. Rekan-rekan MTPK/ CBUIM-V dan staff MTPK

Penulis menyadari akan keterbatasan dan kekurangan , semoga Tesis ini dapat bermanfaat.

Semarang , 06 Maret 2004

DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBAR JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI	xiii
ABSTRACT	xiv
 BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	6
1.3. Tujuan dan Sasaran Studi	7
1.3.1. Tujuan Studi	7
1.3.2. Sasaran Studi	8
1.4. Ruang Lingkup	9
1.4.1. Ruang Lingkup Wilayah	9
1.4.2. Ruang Lingkup Materi	13
1.5. Kerangka Pemikiran	13
1.6. Pendekatan dan Metode Pelaksanaan Studi	16
1.6.1. Pendekatan Studi	16
1.6.2. Metoda Pelaksanaan Studi	17
1.7. Sistematika Pembahasan	23
 BAB II KINERJA TERMINAL TERHADAP PERKEMBANGAN KOTA	
2.1. Konsep Guna Lahan	25
2.1.1. Pengertian Lahan	25
2.1.2. Pembentuk Guna Lahan	25
2.1.3. Pola Penggunaan Lahan	27
2.1.4. Penggolongan Jenis Guna Lahan	31

	Halaman
2.2. Kemudahan Pencapaian Lokasi	31
2.3. Sistem Transportasi	32
2.3.1. Sistem Kegiatan.....	34
2.3.2. Sistem Jaringan	35
2.3.3. Sistem Pergerakan	36
2.3.4. Sistem Kelembagaan	39
2.4. Sistem Terminal	39
2.4.1. Fungsi Terminal	42
2.4.2. Hierarki Terminal	43
2.4.3. Operasional Terminal	45
2.5. Kebijakan dan Pengelolaan Terminal Penumpang.....	46
2.6. Terminal sebagai Pusat Pertumbuhan	47
2.7. Kinerja Terminal terhadap Perkembangan Kota	49

BAB III PERKEMBANGAN KOTA DAN TATA RUANG KOTA BENGKULU

3.1. Perkembangan Kota Bengkulu	52
3.2. Kebijakan Tata Ruang Kota Bengkulu.....	56
3.2.1. Rencana Umum Tata Ruang Wilayah Kota Bengkulu .	56
3.2.2. Struktur Ruang Kota Bengkulu	57
3.3. Identifikasi Tata Ruang Kota Bengkulu	60
3.3.1. Kebijakan Pemanfaatan Ruang Kota Bengkulu	60
3.3.2. Identifikasi Struktur Ruang Kota dan perubahan penggunaan lahan.....	63
3.3.3. Perubahan Penggunaan Lahan di sekitar Terminal Air Sebakul Kota Bengkulu	68

BAB IV KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL KOTA BENGKULU TERHADAP PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

4.1. Kajian Sistem Transportasi Kota Bengkulu	71
4.1.1. Jumlah Kendaraan	72
4.1.2. Jaringan Jalan Kota.....	73
4.2. Kajian Terminal Air Sebakul	74
4.2.1. Fungsi Terminal Air Sebakul	74
4.2.2. Fungsi Terminal sebagai Pusat Pertumbuhan.....	79
4.3. Analisis Perkembangan Penggunaan Lahan.....	82
4.3.1. Perkembangan Penggunaan Lahan di Kota Bengkulu	82

4.3.2. Perkembangan Penggunaan Lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar Kota Bengkulu.....	89
4.3.3. Perkembangan Penggunaan Lahan di kawasan Terminal Air Sebakul Kec. Selebar.....	97
4.4. Kinerja Eksternal Terminal Air Sebakul di Kecamatan Selebar Kota Bengkulu	104
4.4.1. Karakteristik Sistem Transpotasi di Kota Bengkulu	104
4.4.2. Sistem Transpotasi di Kota Bengkulu.....	108
4.5. Kinerja Internal Terminal Air Sebakul di Kota Bengkulu	115
4.6. Kinerja Terminal Air Sebakul Kota Bengkulu terhadap Perkembangan Kawasan Sekitarnya.....	121
4.7. Relevansi Konsep Kinerja Terminal Terhadap Perkembangan Kawasan Sekitarnya	123
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	
5.1. Kesimpulan.....	130
5.1.1. Perubahan Penggunaan Lahan.....	130
5.1.2. Pengaruh keberadaan dan Kinerja Terminal Air Sebakul terhadap Perkembangan Kawasan sekitarnya.....	131
5.2. Rekomendasi	133
5.2.1. Rekomendasi Pelaksanaan Studi	134
5.2.2. Rekomendasi Studi Lanjut	135
DAFTAR PUSTAKA	137
LAMPIRAN-LAMPIRAN	140

DAFTAR TABEL

		Halaman
Tabel. I.1.	Kebutuhan dan Sumber Data.....	17
Tabel. I.2.	Kerangka Analisis Data.....	22
Tabel. III.1	Luas dan Fungsi Bagian Wilayah Kota Bengkulu Tahun 2002.....	58
Tabel. III.2	Luas dan Fungsi Bagian Wilayah Kota Bengkulu Tahun 1993	61
Tabel. III.3	Kepadatan Penduduk Kota Bengkulu Per-Kecamatan Tahun 2000.....	64
Tabel. III.4.	Frekuensi Lalu-Lintas Angkutan Udara di Bandara Fatmawati Bengkulu Tahun 1997-2000.....	67
Tabel. III.5.	Superimpose Bagian Wilayah Kota Tahun 1993-2002	70
Tabel. IV.1	Komposisi kendaraan di kota Bengkulu.....	72
Tabel IV.2	Pergerakan Bis Datang dan Pergi dari Bengkulu AKDP.....	77
Tabel IV.3	Pergerakan Bis Datang dan Pergi dari Bengkulu AKAP.....	78
Tabel IV.4.	Waktu Kedatangan dan Keberangkatan Bis dari Bengkulu	81
Tabel. IV.5.	Penggunaan Lahan di Kota Bengkulu Tahun 1993	84
Tabel. IV.6.	Penggunaan Lahan di Kota Bengkulu Tahun 2002	87
Tabel. IV.7.	Penggunaan Lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul di Kecamatan Selebar Tahun 1993.....	91
Tabel. IV.8.	Penggunaan Lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul di Kecamatan Selebar Tahun 2002	93
Tabel. IV.9.	Perkembangan Penggunaan Lahan di Kecamatan Selebar Tahun 1993 sampai Tahun 2002	96
Tabel IV.10.	Jenis Penggunaan Lahan Di Kecamatan Selebar Kota Bengkulu Tahun 2002	97

Halaman

Tabel IV.11	Jumlah Armada Angkutan Bis dan Perusahaan di Kota Bengkulu.....	105
Tabel IV.12.	Lalu-Lintas Angkutan Udara di Bandara Fatmawati Kota Bengkulu.....	107
Tabel IV.13.	Komperasi Kinerja Terminal Regional	112

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar. 1.1 Ruang Lingkup Studi	11
Gambar. 1.2 Peta Orientasi Kota Bengkulu.....	12
Gambar. 1.3 Kerangka Pikir Kinerja Terminal Air Sebakul Kota Bengkulu terhadap Perkembangan kawasan Sekitarnya	15
Gambar. 2.1 Tipe-tipe Teori Perkembangan Kota.....	30
Gambar. 2.2 Sistem Transportasi Makro.....	34
Gambar. 2.3 Pola Pergerakan Spasial.....	37
Gambar. 2.4 Kebutuhan Terminal dalam Konsolidasi Lalu-Lintas.....	41
Gambar. 3.1. Orientasi Perkembangan Kota Bengkulu Tahun 1714-2002	55
Gambar. 3.2 Peta Bagian Wilayah Kota Tahun 2002.....	58
Gambar. 3.3 Foto-foto Pemanfaatan Lahan sekitar Terminal Air Sebakul	59
Gambar. 3.4. Peta Bagian Wilayah Kota tahun 1993	62
Gambar 4.1. Proporsi Jumlah Kendaraan menurut Jenis.....	73
Gambar. 4.2. Terminal dan Jaringan Jalan	74
Gambar. 4.3. Peta Lokasi existing Terminal Air Sebakul dan Terminal Bayangan Kota Bengkulu.....	76
Gambar. 4.4 Peta Pemanfaatan Lahan Kota Bengkulu Tahun 1993	86
Gambar. 4.5 Peta Pemanfaatan Lahan Kota Bengkulu Tahun 2002	89
Gambar. 4.6.. Peta Pemanfaatan Lahan kawasan sekitar Terminal Air Sebakul di Kota Bengkulu Tahun 1993.....	93
Gambar. 4.7. Peta Peta Pemanfaatan Lahan kawasan sekitar Terminal Air Sebakul di Kkota Bengkulu Tahun 2002.....	96
Gambar. 4.8. Sistem Sirkulasi Angkutan Umum Kota Bengkulu	118
Gambar. 4.9. Frekuensi Jam Berangkat/ Datang Bis di Terminal Air Sebakul Bengkulu	121

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran. 1. Kondisi existing Kawasan sepanjang Koridor jalan Betungan-Air Sebakul	140
Lampiran. 2. Kondisi existing Kawasan sepanjang Koridor jalan Raden Patah	141
Lampiran. 3. Kondisi existing Kawasan sepanjang Koridor jalan Dipati Payung Negara	142
Lampiran. 4. Foto-foto.....	143

ABSTRAK

Sebagai akibat dari kurang efektif dan tidak berfungsinya aktivitas terminal Air Sebakul Kota Bengkulu yang berlokasi di Kelurahan Pekan Sabtu, muncul/tumbuhnya terminal-terminal bayangan di pusat kota yang mengakibatkan sistem manajemen transportasi kota Bengkulu menjadi tidak teratur. Adapun rumusan masalah yang muncul dari proses fenomena ini adalah Bagaimana Kinerja Terminal Air Sebakul Kota Bengkulu terhadap Perkembangan Kawasan Sekitarnya ?.

Tujuan studi ini adalah untuk mengevaluasi dan mengetahui efektifitas Kinerja Terminal Air Sebakul terhadap perkembangan kawasan sekitarnya di kota Bengkulu.

Proses analisa yang dilakukan dalam studi ini berupa Analisa Superimpose Tata Guna Lahan dan Analisa Akuntabilitas Kinerja terminal yang dituangkan secara deskriptif kualitatif.

Kesimpulan dari hasil studi adalah keberadaan terminal Air Sebakul sebagai faktor penarik yang dominan tidak dapat membangkitkan perkembangan dan tingkat pertumbuhan kawasan sekitarnya. Rekomendasi hasil studi adalah (1).Perlu dilakukannya sistem pengelolaan terminal Air Sebakul yang lebih efektif dengan peningkatan pelaksanaan peraturan pemerintah daerah (Law enforcement) yang mengharuskan semua kendaraan angkutan penumpang berupa bus antar kota baik dalam propinsi maupun antar propinsi membuat pool dekat terminal dan operator bus untuk menaikkan/menurunkan penumpang didalam terminal, (2). Pengaturan ulang (revisi) pemanfaatan penggunaan lahan di kawasan sekitar lokasi terminal (khususnya) dalam upaya mempercepat pertumbuhan kawasan di kelurahan Pekan Sabtu Kecamatan Selebar sehingga penumpukan aktifitas di pusat kota menjadi terpecah dan (3). Studi lanjut potensi Peningkatan pelayanan Jalur Lintas Barat Sumatera dalam skala regional planning guna menopang aktifitas pergerakan bus antar propinsi.

ABSTRACTS

As the implication of inadequate the activity and effectiveness of the Air Sebakul Bus Station in Bengkulu where located in Kelurahan Pekan Sabtu, there are many Bus-pools (said, Terminal Bayangan) are operated in city center and had made the system of city traffic to be uncontrolled. The research problems found in this study is How the Performance of Air Sebakul bus station in Bengkulu Municipality for the development of its surrounding?

The purposed of this study is to evaluate and to actknown the effectiveness of Performance of The Air Sebakul bus station in order achieving the development of its surrounding in Bengkulu City.

The Analysis process done by Super-impose map analysis and Performance accountability analysis of the bus station and written by narrative description based on the data and existing condition.

The Study result are described that existences of the Air Sebakul bus station is unable as the main factors to generate the development growth to its surrounding, Recommendations are given such as, (1). Needs to increase the bus station management by increasing the law-enforcement on the Local Government Rules and had to the all bus operators (inner city bus and inter city bus) be concerned to make bus-pools around the bus-station indeed. (2). Revised the Land used the area of bus station and its surrounding in order to achieved the rapid development growth of Kelurahan Pekan Sabtu in Kecamatan Selebar, though center activity in the city center will be spread, and (3). Propose the extended study for improvement the services in regional pattern planning of the West-Line Inter Sumateran city ways as a supported activity to the intercity lane transportation.

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dalam proses perkembangan kota, berbagai kegiatan dan kehidupan kota akan tumbuh dan berkembang mengisi ruang-ruang kota sesuai dengan fungsinya. Proses ini menimbulkan pergerakan secara internal pada masing-masing ruang dengan fungsi kegiatan tertentu. Oleh karena itu, kota akan semakin berkembang dan akan membentuk pola (*pattern*) sesuai dengan kegiatan yang terjadi di kota tersebut. Dalam perkembangannya, pergeseran fungsi kegiatan ini akan membentuk struktur kota yang berpengaruh pada bentuk fisik (*morfologi*) kota.

Bentuk fisik kota, akan berubah ketika terjadi akumulasi kegiatan yang menyebabkan lahan (tempat) sudah tidak mampu lagi untuk menampung kegiatan diatasnya atau terjadi perubahan fungsi (kegiatan) diatasnya. Oleh karena itu struktur ruang kota yang terbentuk atau yang dibentuk (direncanakan) akan mempengaruhi bentuk kota yang akhirnya akan mengubah fungsi lahan. Pusat-pusat kegiatan perkotaan seperti pasar, terminal, pertokoan atau perdagangan merupakan komponen pendukung pembentuk struktur ruang kota yang amat penting pada kota-kota kecil yang baru tumbuh dan berkembang. Sebaran fungsi-fungsi kegiatan tersebut memerlukan sistem transportasi internal dan external menuju struktur dan tata ruang yang efektif dan efisien.

Perubahan lokasi, komponen penting pembentuk struktur ruang kota berpengaruh terhadap tatanan lokal dan keseluruhan struktur ruang kota. Penempatan

terminal sebagai tempat pelayanan kegiatan pergerakan mempengaruhi fungsi lahan di sekitarnya. **Interaksi** dari situasi, fungsi dan site kota akan mempengaruhi bentuk kota itu sendiri (Blumenfield dalam Bourne 1982). Struktur ruang kota (*urban spatial structure*) secara formal akan mengkombinasikan bentuk kota (*urban form*) dan hamparan pola perilaku (*overlay of patterns of behaviour*) serta interaksi dari sistem yang terjadi di kota tersebut. Dengan demikian penempatan lokasi terminal akan mengakibatkan interaksi yang baru dari sistem kota yang sudah ada dan akan membentuk pola (*pattern*) sehingga bentuk kota akan berubah.

Sebagai bagian dari sistem transportasi keberadaan terminal tidak dapat dipisahkan dari komponen transportasi yang lain , khususnya sistem angkutan umum. Dalam sistem jaringan secara keseluruhan, terminal bus merupakan simpul utama dalam jaringan tempat lintasan rute bertemu. Dengan demikian akan mempengaruhi efesiensi dan efektifitas sistem transportasi secara keseluruhan dan perubahan struktur ruang kota khususnya

Undang-undang Republik Indonesia No. 41 tahun 1993, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 1 dijelaskan -- terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.-- Simpul jaringan transportasi yang dimaksud adalah setiap angkutan umum memulai (titik awal) dan mengakhiri (titik akhir) perjalanan ada di terminal. Pada hakikatnya terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum berupa tempat untuk naik turun penumpang dan / atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan

kendaraan umum, serta tempat perpindahan intra dan antar moda. Fungsi tersebut dalam pembangunan terminal perlu mempertimbangkan lokasi, tata ruang, kapasitas, kepadatan lalu lintas dan keterpaduan dengan moda transportasi lain.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995 ,-- terminal penumpang tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi angkutan kota dan angkutan pedesaan.-- Dengan kriteria pembangunan berdasarkan tingkat pelayanan 50-100 kendaraan per jam dengan luas terminal minimal 5 ha (Pulau Jawa) dan 3 ha (luar Pulau Jawa).

Kriteria penentuan lokasi terminal (Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam Kota dan Antar Kota) mempunyai dasar pertimbangan , yaitu dari segi tata ruang, lokasi terminal hendaknya sesuai dengan Rencana Tata Ruang Pengembangan Kota dan tidak sampai mengganggu lingkungan sekitarnya. Yang perlu diperhatikan dalam penentuan lokasi terminal adalah *aksesibilitas* berupa tingkat pencapaian jarak fisik, waktu atau biaya angkutan.

Aktivitas dalam terminal tidak hanya perpindahan moda angkutan saja, tetapi juga tempat bongkar muat, penumpang, tempat berkumpulnya penumpang dan kendaraan, beristirahat, bahkan sebagai tempat penyimpanan kendaraan (jangka pendek) dan perbaikan kendaraan /kerusakan ringan (Morlok 1995 : 270). Mengingat terminal merupakan salah satu komponen transportasi dan tempat berlangsungnya berbagai aktivitas yang kompleks maka dibutuhkan tempat yang memadai (baik ukuran maupun lokasinya) , agar tidak menimbulkan gangguan lalu lintas dan dapat menimbulkan *aglomerasi* kawasan disekitarnya.

Fungsi terminal dan fasilitas pelayanan umum lainnya, tidak hanya berfungsi melayani penumpang, tetapi juga bagi pemerintah dan operator bus. Bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda ke moda lain, tempat fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi, bagi pemerintah adalah segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan, sebagai pengendali kendaraan umum dan sebagai penarik perkembangan kota, serta bagi operator/ pengusaha adalah untuk pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan (Setijowarno dan Frazila, 2001 : 178).

Keberadaan terminal sering dituduh sebagai penyebab kemacetan hampir di sebagian besar kota di Indonesia, perencanaan sistem pergerakan angkutan umum yang tidak menyeluruh akan menambah beban permasalahan kemacetan yang ada. Hal ini menyebabkan rendahnya tingkat efektifitas, efesiensi serta pelayanan angkutan umum yang ada dan menambah tingkat kemacetan. (Yulianti, 2001 : 46).

Letak geografi Kota Bengkulu memungkinkan sebagai *transitment point* bagi kegiatan ekonomi Sumatera Pesisir Barat yang menghubungkan Bengkulu, Padang, Lampung maupun transportasi regional yang datang dari Palembang, Jambi serta Pekanbaru, dimana Bengkulu mempunyai jalur langsung di Lintas Barat Sumatera dan akses ke Lintas Tengah Sumatera. Kapasitas kendaraan yang sangat padat di Lintas Tengah Sumatera merupakan potensi bagi pengembangan dan peningkatan fungsi jalur lintas Barat Sumatera untuk menjadi jalur alternatif sangat potensial.

Tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan/armada angkutan yang keluar/ masuk Bengkulu membutuhkan sarana dan prasarana yang baik sesuai dengan tingkat pelayanan yang ada. begitu juga peningkatan pertumbuhan penduduk dan penumpang, maka fungsi terminal Air Sebakul dengan luas terminal lebih kurang 3.00 Ha dan daya tampung 50 kendaraan Bus serta tingkat kepadatan penumpang perhari mencapai 3200 penumpang (antar kota dan antar propinsi) perlu ditingkatkan dalam upaya untuk mendukung dan menampung jumlah arus pergerakan kendaraan dan penumpang yang keluar masuk terminal baik perjalanan antar kota maupun antar propinsi. Lokasi terminal Air Sebakul dalam tatanan ruang kota, berada sekitar 5.00 Km dari Bandara Fatmawati Sukarno dan sekitar 12 00 Km dari Pelabuhan laut Pulo Baai.

Kebijaksanaan Pemerintah Kota Bengkulu dalam rangka pemekaran kota adalah mengadakan percepatan pembangunan ke arah terminal Air Sebakul. Pemekaran pembangunan tersebut dalam rangka pengalihan kepadatan pembangunan di kota lama dengan dipindahkannya beberapa kegiatan kantor-kantor pemerintahan antara lain kantor Dispenda, kampus Universitas Prof. DR. Hazairin,SH, kampus STAIN serta infrastruktur penunjang lainnya.

Pertimbangan dan fenomena yang terjadi di atas dan peran serta fungsi Terminal yang demikian besar, juga arah perkembangan kota ke sekitar Terminal Air Sebakul, perlu dikaji untuk mengetahui kinerja Terminal secara kualitatif maupun kuantitatif, terkait dengan prospek perkembangan transportasi kota dan wilayah. Kajian ini diharapkan dapat menjadi pertimbangan dan memberikan rekomendasi akan kebijakan dan arah perkembangan kota dengan Terminal Air Sebakul sebagai pusat kegiatannya.

Berdasarkan fenomena di atas kiranya menarik untuk dilakukan studi sehingga substansi yang diangkat dalam penulisan Tesis ini adalah **"Kinerja Terminal Air Sebakul Kota Bengkulu terhadap Perkembangan kawasan sekitarnya"**

1.2. Rumusan Masalah

Secara umum, terminal hendaknya menjamin kemudahan bagi pengguna (penumpang, operator kendaraan) baik dalam hal pencapaian, pergantian moda maupun kemudahan memperoleh moda angkutan. Di latar belakang telah disinggung mengenai berbagai permasalahan yang ada pada kondisi fisik dan pola tata ruang disekitar Terminal Air Sebakul. Beberapa permasalahan yang muncul di Terminal adalah :

1. Sarana transportasi darat

Kendala sarana angkutan darat yang dihadapi saat ini adalah fungsi terminal Air Sebakul belum maksimal karena munculnya terminal bayangan dalam kota. Ketidakjelasan pengaturan Kebijakan arah dan jalur-jalur sirkulasi kendaraan dan penumpang datang/ berangkat di terminal padahal sistem pergerakan yang ada masih mampu didukung oleh aktivitas terminal Air Sebakul

2. Kapasitas dan lahan.

Luas areal terminal, kemampuan daya tampung bus dan dengan adanya perkembangan jumlah penumpang dan kendaraan yang keluar/ masuk kota Bengkulu, terminal masih dapat menampung kegiatan pergerakan kendaraan tersebut. Perkembangan transportasi yang makin tinggi, perkembangan aktivitas masyarakat di Kota Bengkulu dan aktivitas terminal Air Sebakul memegang peranan penting dalam perkembangan pembangunan yang mengarah ke kawasan sekitar

terminal. Fenomena saat ini, menunjukan perkembangan kawasan sekitarnya tidak terlihat secara signifikan sejak dibangunnya terminal pada tahun 1992 dimana masih di dominasi oleh lahan terbuka dan semak/ belukar

3. Perkembangan sarana transportasi

Perkembangan masuknya bus-bus AKAP ke Kota Bengkulu mengalami peningkatan dalam kurun waktu 1993-2002 yang berasal dari berbagai propinsi. Perkembangan tersebut menyebabkan tidak teratur dan mengganggu arus lalu-lintas dalam kota karena bis-bis tersebut tidak masuk ke terminal Air Sebakul, melainkan langsung masuk ke dalam kota menuju terminal bayangan yang berada dalam kota.

Dari fenomena yang ada tersebut dapat disimpulkan suatu kajian, bahwa : “Keberadaan Terminal Air Sebakul kota Bengkulu perlu lebih diefektifkan fungsinya guna mendukung aktivitasnya seperti fisik (lokasi dan land use), User (penumpang dan operator) dan regulator (pemerintah dan Organda)” serta berpijak dari fenomena di atas, dapat ditarik rumusan permasalahan (Research Question) , **“Bagaimana Kinerja Terminal Air Sebakul Kota Bengkulu terhadap perkembangan kawasan sekitarnya?”**.

1.3. Tujuan dan Sasaran Studi

Berdasarkan pada latar belakang dan uraian seperti yang telah dijelaskan diatas, maka studi ini memiliki tujuan dan sasaran sebagai berikut :

1.3.1. Tujuan Studi

Studi ini bertujuan untuk menganalisis Kinerja Terminal Air Sebakul terhadap perkembangan kawasan sekitarnya di kota Bengkulu.

Perkembangan dan pertumbuhan kota berjalan sangat dinamis. Menurut *Branch* (1995:37) beberapa unsur yang mempengaruhi perkembangan kota, antara lain: keadaan geografis, tapak (*site*), fungsi yang diemban kota, sejarah dan kebudayaan yang melatarbelakanginya.

Dilihat dari proses perkembangannya, apabila suatu pusat telah mencapai satu titik jenuh pelayanannya, maka akan diikuti oleh perkembangan wilayah pinggirannya. Wilayah pinggiran kota (suburban) adalah suatu kawasan yang secara spasial berlokasi di *agricultural hinterland*, tetapi pola tata guna lahannya mengalami perubahan, kepadatan penduduknya meningkat terus dan harga tanah pun mengalami kenaikan.

Adanya kemungkinan perkembangan yang cukup besar dapat dipengaruhi dengan adanya pusat kegiatan baru seperti terminal Air Sebakul, dapat menyebabkan terjadinya penyebaran kegiatan tersebut ke kawasan sekitarnya, dan dapat membantu pengembangan struktur kota dengan baik.

1.3.2. Sasaran Studi

Untuk mencapai tujuan studi dan menjawab rumusan masalah seperti yang disebutkan pada sub bab 1.3.1, di atas, sasaran studi yang akan dilakukan adalah :

(1) Mengidentifikasi penyebab kurang efektifnya Kinerja Terminal Air Sebakul kota Bengkulu terhadap kondisi fisik (lokasi dan *landuse*), *user* (penumpang dan operator kendaraan), dan *regulator* (pemerintah dan Organda), (2) Mengkomparasikan Pola tata ruang kota Bengkulu dalam rangka pertumbuhan/ perkembangan kawasan sekitarnya, (3) Menganalisis Kinerja terminal Air Sebakul Bengkulu terhadap potensi transportasi darat dalam manajemen transportasi di kota Bengkulu serta (4). Merekomendasikan hasil studi sebagai alternatif solusi dalam mengantisipasi kendala penggunaan/ pemanfaatan

lahan yang terjadi disekitar terminal Air Sebakul Kota Bengkulu dalam rentang waktu dari tahun 1993 sampai dengan 2002 yang berkaitan dengan adanya Terminal Air Sebakul Bengkulu sebagai faktor penarik pertumbuhan di kawasan sekitar terminal Air Sebakul.

1.4. Ruang Lingkup Studi

1.4.1. Ruang Lingkup Wilayah

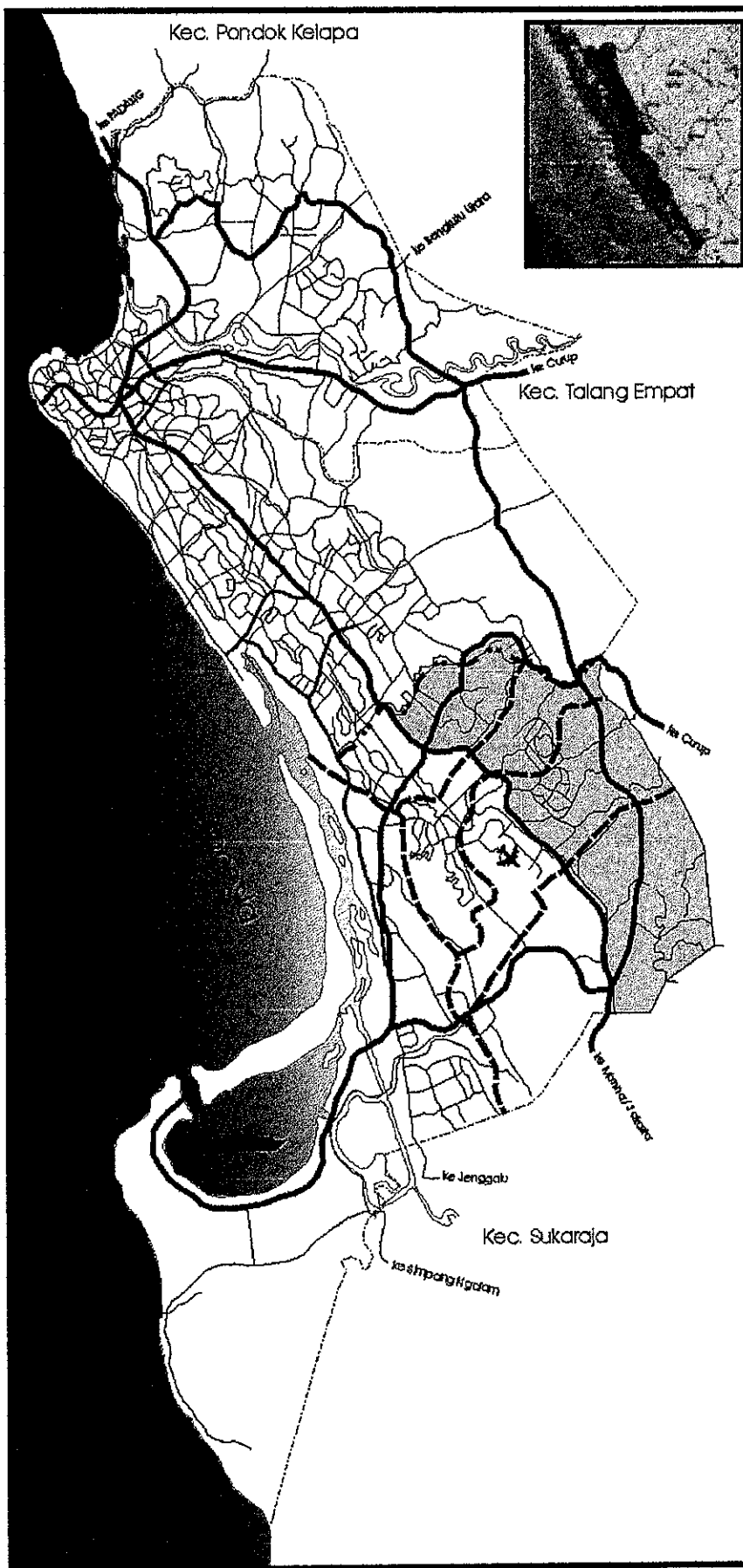
Ruang lingkup wilayah studi adalah Terminal Air Sebakul di Kecamatan Selebar Kota Bengkulu yang tercakup dalam BWK-D dengan sektor utamanya adalah perhubungan dan wilayah Kota Bengkulu yang terkait dengan keberadaan Terminal Air Sebakul.

Secara *makro* ruang lingkup wilayah studi meliputi lokasi dan tata ruang kota Bengkulu yang ditinjau berdasarkan aspek kesesuaian terminal dengan potensi wilayah diantaranya tata guna lahan Kota Bengkulu. Kota Bengkulu merupakan bagian dari wilayah Propinsi Bengkulu yang terletak dibagian Barat Pulau Sumatera dan salah-satu kota dari 4 (empat) Kabupaten/ Kota yang menjadi ibukota propinsi. Kota ini memanjang dari utara ke selatan sekitar 19,50 Km dan Barat-Timur sekitar 7,5 Km dengan total luas wilayah administrasi sebesar 144,52 Km². Potensi sebagai ibukota propinsi memberikan kesempatan untuk perkembangan pergerakan yang ditimbulkan oleh aktifitas kota.

Dalam skala *mikro*, ruang lingkup wilayah merupakan kawasan sekitar terminal Air Sebakul berada di Kecamatan Selebar. Adapun kawasan yang terlingkup dalam kajian ini meliputi kawasan yang dibatasi oleh jalan arteri primer Sp.Betungan - Sp.Air

Sebakul dibagian Timur, jalan Arteri Sekunder Jalan Dipati Payung Negara (Sp. Betungan–Sp. Pagar Dewa) dibagian Barat dan jalan kolektor primer Jalan Raden Patah (Sp.Pagar Dewa – Sp. Air Sebakul) dibagian utara. Kawasan ini merupakan kawasan segitiga pengembangan yang cukup potensial dalam skala tata ruang kota Bengkulu dengan pusat pengembangan terminal Air Sebakul yang merupakan terminal regional Antar Kota Antar Propinsi yang dibangun sejak tahun 1992.

Untuk memberikan gambaran yang lebih jelas tentang ruang lingkup wilayah atas Studi Kinerja Terminal Air Sebakul Kota Bengkulu terhadap Perkembangan, Kawasan Sekitarnya dapat dilihat pada gambar peta (gambar 1.1 dan 1.2.) dibawah ini.



PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL
KOTA BENGKULU TERHADAP
PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

GAMBAR

PETA ORIENTASI DAN
WILAYAH ADMINISTRATIF
KOTA BENGKULU

KETERANGAN :

- Batas Kabupaten / Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Sungai
- Batas Pantai
- Jalan Nasional
- Jalan Propinsi
- Jalan Kotamadya
- Bandar Udara
- Pelabuhan Laut
- Lokasi Orientasi studi



SKALA:

1 : 1.250.000

No. Gambar :

1-1

No. Halaman :

11

SUMBER :

Hasil Analisa 2003



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

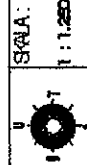
KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL
KOTA BENGKULU TERHADAP
PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

GAMBAR

RUANG LINGKUP STUDI
KAWASAN SEKITAR TERMINAL AIR SEBAKUL
KOTA BENGKULU

KETERANGAN :

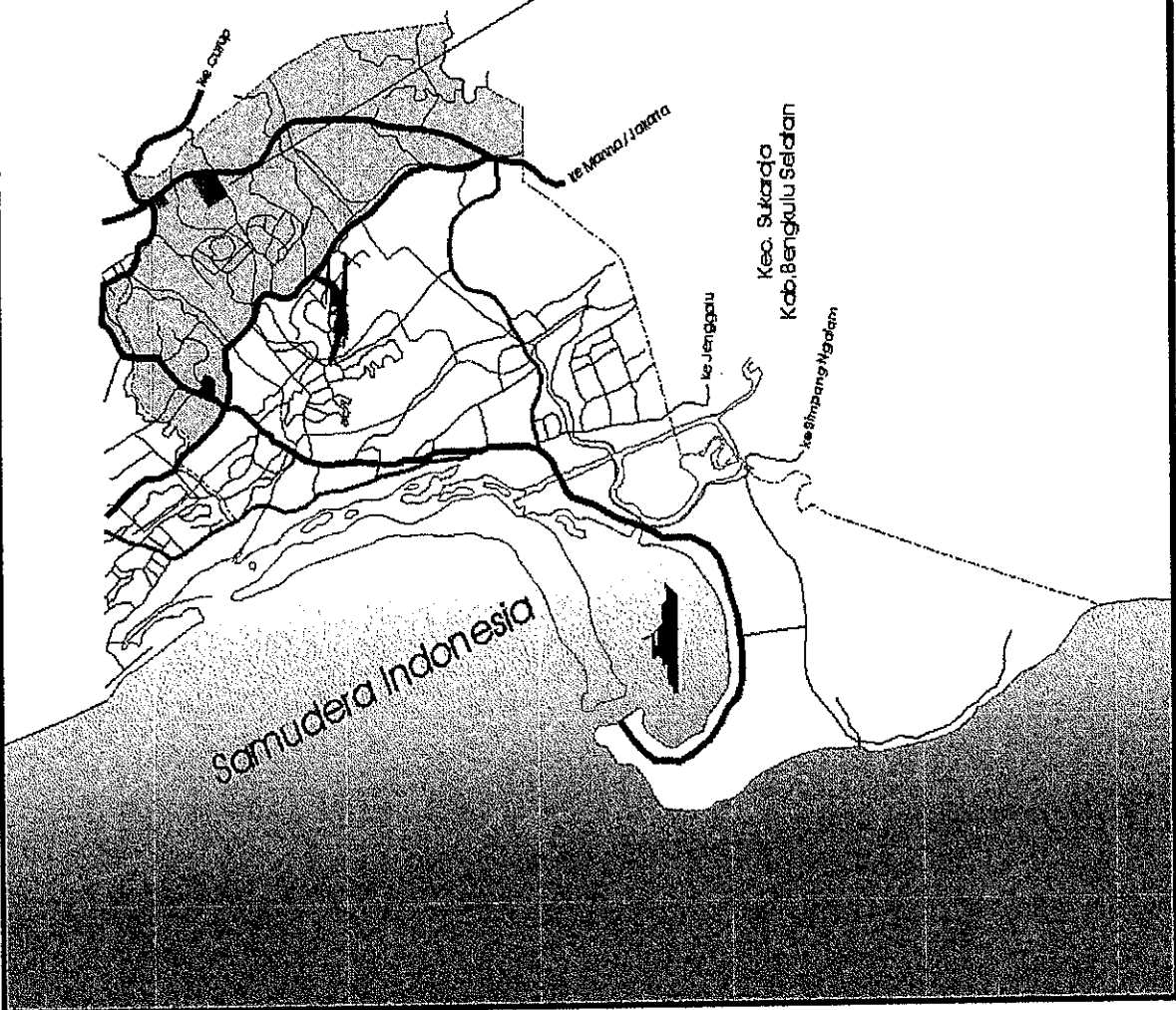
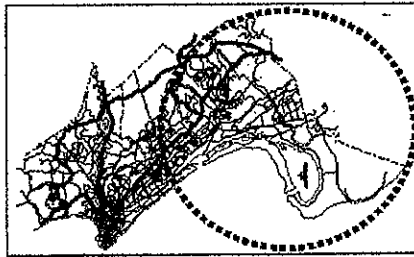
	Batas Kabupaten / Kota
	Batas Kecamatan
	Batas Kelurahan
	Sungai
	Batas Parikl
	Jalan Nasional
	Jalan Propinsi
	Jalan Kacamadya
	Bandara Udara
	Pelabuhan
	Terminal Regional Air Sebakul
	Kawasan Sekitar Terminal A Sebakul
	Pompa Bersih
	Terminal
	Kuburan



SKALA :
1 : 1.250.000

No. Garis : 12
No. Halaman : 12

SUMBER :
DINAS DATA KOTA DAN PENGAWASAN
BANGUNAN KOTA BENGKULU



1.4.2. Ruang Lingkup Materi

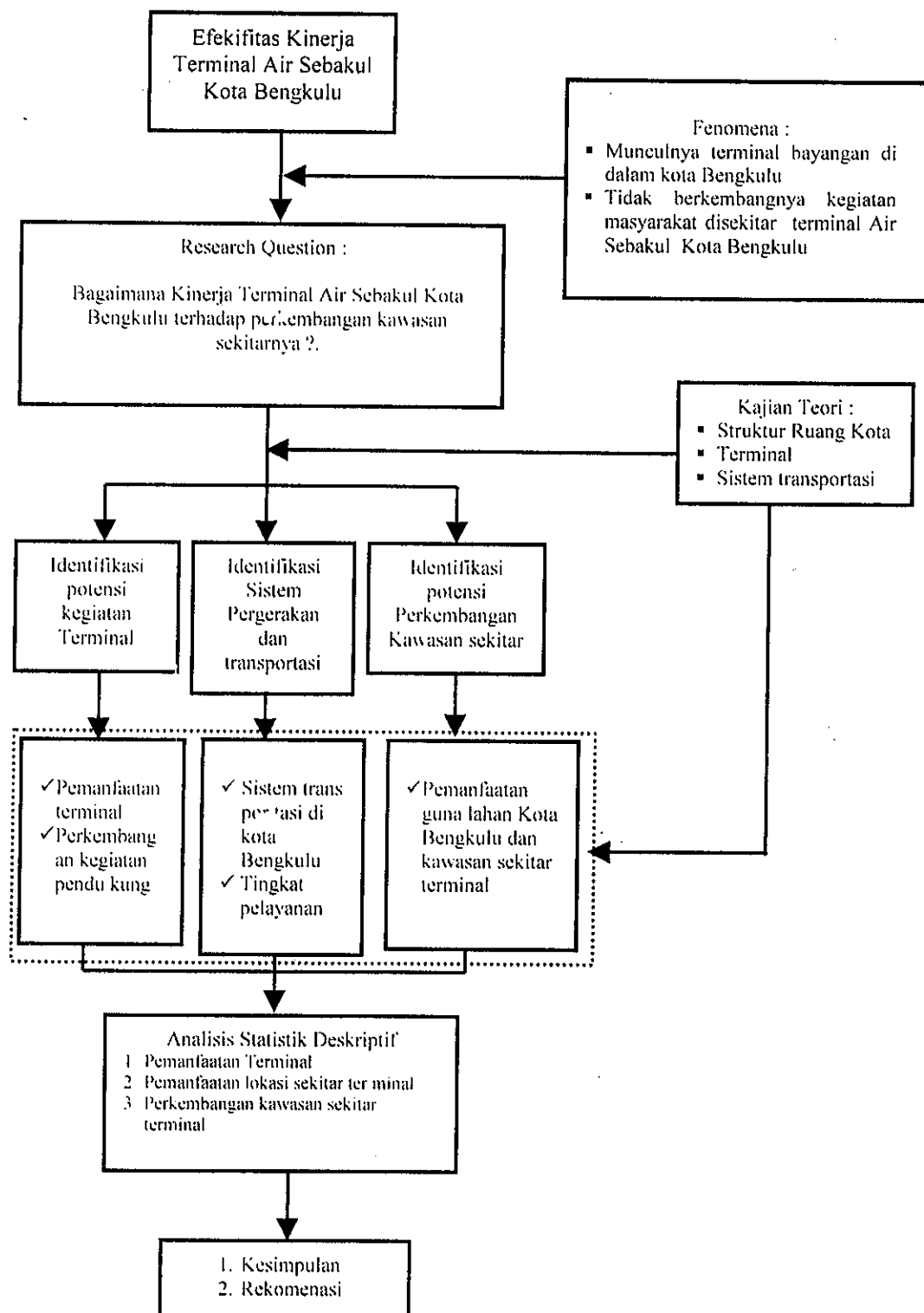
Untuk membuktikan perumusan masalah tersebut ruang lingkup materi dibatasi pada kajian sebagai berikut : (1) Keberadaan Terminal Air Sebakul dari **fisik** (lokasi) untuk mengetahui fungsi terminal apakah dapat berfungsi sebagai pusat pertumbuhan untuk kawasan sekitarnya. (2) Aktivitas Terminal Air Sebakul untuk mengetahui kondisi terminal sehingga akan diketahui potensi terminal saat ini. (3) Pemanfaatan Terminal Air Sebakul dari **regulator** (pemerintah dan Organda) untuk mengetahui berapa besar tingkat kepentingan fungsi dan peran pemerintah maupun organda (organisasi angkutan darat) dengan keberadaan terminal serta (4). Pemanfaatan terminal Air Sebakul dari para pemakai (operator dan penumpang)

1.5. Kerangka Pemikiran

Tuntutan akan penyediaan sarana dan prasarana kota yang memadai dengan sistem penataan dan perencanaan yang terpadu dan saling menunjang sangatlah dibutuhkan. mengingat perkembangan Kota Bengkulu dan perubahan jaringan transportasi angkutan umum, yang harus diimbangi dengan perkembangan sistem terminal angkutan umum yang ada. Hal ini mengakibatkan efektifitas terminal menjadi penting untuk dapat menjawab tantangan perkembangan di masa datang.

Kajian terhadap yang berkaitan dengan keberadaan Terminal Air Sebakul untuk mendukung upaya efektifitasnya. dilakukan berdasarkan analisa kondisi fisik terminal tersebut . tata letak dan kemudahan bagi pengguna (penumpang , operator kendaraan dan pengelola terminal) baik dalam hal pencapaian, pergantian moda maupun

kemudahan memperoleh moda angkutan. Kemudian dapat diketahui apakah keberadaan dan aktivitas terminal tersebut efektif atau tidak , dan akhirnya rekomendasi yang nantinya diambil akan menjadi masukan bagi pemerintah Kota Bengkulu. Untuk memberikan gambaran yang lebih skematis atas uraian kerangka pemikiran diatas , dilihat gambar 1.3. berikut.



GAMBAR 1.3. KERANGKA PIKIR KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL KOTA BENGKULU TERHADAP PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

1.6. PENDEKATAN DAN METODE PELAKSANAAN STUDI

1.6.1. Pendekatan Studi

Studi tentang pengaruh keberadaan Terminal Air Sebakul terhadap perkembangan kawasan sekitarnya dan kota Bengkulu umumnya merupakan Studi lapangan (*field study*) dan merupakan salah satu teknik penyajian data secara *deskriptif*. Untuk mengetahui kondisi dan permasalahan yang sebenarnya terjadi di lokasi studi yang ditunjang dengan kajian teori dan bercirikan :

- Memusatkan diri pada pemecahan masalah-masalah yang aktual
- Data yang ada kemudian dikumpulkan, disusun, dijelaskan dan dianalisis.

Pendekatan studi merupakan salah satu cara mencapai tujuan dan sasaran studi yang berjudul **Kinerja Terminal Air Sebakul Kota Bengkulu terhadap Perkembangan Kawasan sekitarnya**. Berkaitan dengan hal tersebut di atas, maka untuk mengolah data dan penafsirannya dilakukan melalui beberapa pendekatan, yaitu :

- 1) Pendekatan keruangan (*spatial approach*), yaitu dengan memperhatikan penyebaran penggunaan ruang (*land use*) yang telah ada dan penyediaan ruang (*lahan*) yang digunakan untuk berbagai sarana pelayanan di Kota Bengkulu dan Kawasan sekitar terminal kecamatan Selebar
- 2) Pendekatan komparatif (*comparative approaches*), yaitu pendekatan yang dipergunakan untuk melakukan komparatif dengan membandingkan antara standar dengan kondisi eksisting
- 3) Pendekatan pilihan strategis sebagai dasar dalam pengambilan keputusan penyelesaian masalah saling keterkaitan, keterkendalian, dampak yang ditimbulkan dan derajat kepentingan.
- 4) Pendekatan kebijakan, yaitu bertujuan untuk mendukung kebijakan atau membantu pengambil kebijakan memecahkan masalah sosial dengan jalan menyediakan rekomendasi yang berorientasi pada tindakan.

1.6.2. METODA PELAKSANAAN STUDI

1.6.2.1. Kebutuhan Data

Data untuk mendukung studi ini dapat diperoleh dari sumber, yaitu data-data sekunder dimana data sekunder tersebut berupa data yang bukan diusahakan sendiri dalam pengumpulannya, melainkan diperoleh dari instansi terkait dengan studi

Untuk lebih jelasnya, kebutuhan data – data dalam studi ini dapat dilihat pada tabel berikut ini :

TABEL I.1
KEBUTUHAN DAN SUMBER DATA
KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL KOTA BENGKULU
TERHADAP PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

No.	VARIABEL	Kebutuhan Data	Jenis Data	Sumber Data	Sifat data
1	Faktor Fisik Lokasi	Jaringan Jalan ,	sekunder	BAPPEDA Kota /Prop DLLAJR Kota	1
	Guna Lahan	perumahan/permukiman, jasa, perusahaan, industri, TKD (tanah kosong diperuntukkan), sawah, Taman Kota,	Sekunder	BAPPEDA Kota /Prop	Time Series 1993-2002
2.	Faktor User Penumpang / Operator	Sarana Utama Terminal Sarana Penunjang Terminal	Sekunder/ primer	Terminal dan DLLAJR Kota BKS	On -spot
3.	Faktor Regulator Pemerintah dan Organda	Pelaksanaan Operasional Pengawasan Operasional	Sekunder/ primer	DLLAJR Kota BKS dan Organda	Laporan

Sumber : Hasil Analisis , 2003

1.6.2.2. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data akan dilakukan dengan metode survei primer dan survei sekunder. Dalam pelaksanaan studi ini pengumpulan data akan dilakukan dengan beberapa cara, yaitu :

- Studi literatur, yaitu dengan mencari buku-buku atau sumber informasi lain yang relevan guna memperkuat landasan teoritis penelitian.
- Observasi lapangan, dilakukan untuk mengetahui secara langsung kondisi wilayah penelitian.
- Pengamatan lapangan, merupakan teknik untuk memperoleh data secara langsung dari sumber yang berkepentingan dimana pengamatan ini dilakukan dengan cara wawancara.

Wawancara adalah teknik pengumpulan data primer melalui wawancara yang dilakukan dengan beberapa responden yang dianggap mampu dan mengetahui permasalahan. Teknik ini digunakan untuk memperoleh data yang berkaitan dengan regulasi (kebijakan) terhadap keberadaan terminal. Adapun sumber yang diwawancarai adalah pemerintah dalam hal ini DLLAJR dan Organda (organisasi angkutan darat).

1.6.2.3. Teknik Pengolahan dan Penyajian Data

Setelah data diperoleh dilakukan pengolahan dan penyajian data dengan tahapan sebagai berikut:

- Verifikasi, pemeriksaan data secara umum dengan mengacu kepada daftar yang telah disusun.
- Klasifikasi, pengelompokan data berdasarkan kepentingan/ tujuan yang ingin dicapai atau berdasarkan kesamaan dalam aspek tertentu.
- Validasi, penilaian apakah data-data yang sudah ada cukup valid dan representatif mewakili kondisi yang diamati.
- Tabulasi, proses akhir dalam penyusunan data agar mudah dibaca, dimengerti dan digunakan sesuai dengan tujuan penelitian

1.6.2.4. Teknik Analisis

Analisis data dalam studi ini diarahkan sebagai tindak lanjut setelah tahap pengumpulan data untuk memperoleh output studi yang diharapkan. Dalam tahap ini terdiri dari beberapa asumsi analisis yang dapat dipilih diantaranya sebagai berikut :

- A. Analisis kualitatif digunakan untuk menjelaskan dan mengetahui hal-hal yang tidak bisa dijelaskan secara kuantitatif. Dalam hal ini digunakan untuk menjelaskan kondisi di wilayah studi dan mengetahui hubungan yang terjadi antara pusat pertumbuhan dengan perubahan tata ruang. Metode deskriptif kualitatif dapat diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan/ melukiskan keadaan subjek atau objek penelitian berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Usaha mendiskripsikan fakta-fakta itu pada tahap permulaan tertuju pada usaha mengemukakan gejala-gejala secara lengkap dalam aspek yang di kaji. Kajian kualitatif ini akan menghasilkan dan mengolah data yang sifatnya deskriptif seperti catatan lapangan, foto, gambar dan sebagainya. Kualitatif deskriptif tidak lebih dari pada kajian yang bersifat penemuan fakta apa adanya dan tidak sekedar menunjukkan distribusinya akan tetapi termasuk usaha mengemukakan hubungan satu sama lain didalam aspek-aspek yang diselidiki.

Analisis Kualitatif berupa : (a). Deskriptif yaitu menganalisis keadaan objek studi melalui uraian, pengertian ataupun penjelasan-penjelasan baik terhadap analisis yang bersifat terukur maupun tidak terukur dan (b). Normatif yaitu analisis terhadap keadaan yang seharusnya mengikuti suatu aturan atau pedoman ideal tertentu maupun landasan hukum atau lainnya.

B. Analisis Kuantitatif adalah analisis yang dilakukan melalui perhitungan-perhitungan tertentu atau menggunakan unsur-unsur tertentu yang bersifat kuantitatif (Singarimbun dan Effendi, 1989). Pada studi ini pendekatan digunakan untuk mengetahui struktur tata ruang wilayah studi dan mengetahui hubungan yang terjadi antara pusat pertumbuhan dengan perubahan pemanfaatan tata ruang

Teknik analisis data yang dipergunakan dalam studi ini adalah secara deskriptif. Teknik analisis kuantitatif yang dipergunakan dalam studi ini secara umum menggunakan tabel distribusi frekwensi. Tabel distribusi frekwensi digunakan untuk menggambarkan secara keseluruhan karakteristik data yang diperoleh.

Analisis kualitatif dipergunakan untuk menganalisis keadaan obyek studi melalui penjelasan-penjelasan yang logis didasarkan pada teori yang sesuai. Selain itu metode ini juga digunakan untuk menggambarkan fenomena yang terjadi di wilayah studi, yaitu gambaran yang tidak dapat dijelaskan dengan angka-angka ataupun dengan perhitungan-perhitungan. Untuk memudahkan analisis, disediakan alat bantu berupa data yang diambil dari instansi kantor/dinas terkait serta kajian literatur:

1. Teknik Analisis Distribusi Frekwensi

Teknik ini merupakan teknik yang digunakan untuk mendiskripsikan data yaitu Distribusi frekuensi mengidentifikasikan jumlah dan persentase obyek yang masuk dalam katagori yang ada. Teknik analisis dengan distribusi frekwensi digunakan untuk menggambarkan karakteristik lokasi terminal, perubahan penggunaan lahan kota dan sistem transportasi

2. Analisis Super-impose (superposisi peta)

Dalam analisis mengenai perubahan ruang digunakan metode analisis deskriptif kualitatif, yaitu dengan cara *super-impose* peta. Super-impose atau superposisi peta adalah penyusunan peta yang satu diatas peta yang lain sehingga memberikan kemungkinan diperolehnya perbandingan visual beberapa elemen analisis secara lebih tepat dari pada diletakkan secara sejajar (Branch,1995). Pada saat beberapa konsep tersebut dikaji satu demi satu dalam posisi yang berdekatan dan korelasi antar beberapa konsep tersebut, korelasi tersebut didapat dengan dengan cara memposisikan beberapa lembaran konsep dan akan memberikan hasil secara langsung, mudah hasil yang akurat dan perbandingan visual yang akurat. Analisis yang digunakan pada studi ini adalah analisa super-impose (tumpang tindih) dimana analisis ini digunakan untuk menganalisis perkembangan penggunaan lahan dengan membandingkan peta-peta penggunaan lahan pada waktu sebelum terjadi perkembangan, penggunaan lahan dengan peta penggunaan lahan setelah terjadi perkembangan. Dalam hal ini peta-peta tata guna lahan yang disuper-imposekan dan dibandingkan adalah peta tata guna lahan tahun 1993 dengan peta guna lahan tahun 2002. Dengan menumpang-tindihkan peta-peta tersebut dapat diketahui perubahan penggunaan lahan selama kurun / rentang waktu tersebut, dan dapat diketahui jenis kegiatan yang berkembang.

3. Analisis Pencapaian Akuntabilitas Kinerja

Analisis menguraikan keterkaitan pencapaian kinerja kegiatan dan program dengan kebijakan dalam rangka mewujudkan visi, misi, tujuan dan sasaran. Selain itu analisis dilakukan dengan menggunakan informasi/data yang lengkap, rinci dan akurat

Berbagai cara dapat ditempuh untuk melakukan analisis pencapaian akuntabilitas kinerja, antara lain :

1. Membandingkan kinerja yang diperoleh dengan yang direncanakan.
2. Membandingkan kinerja yang diperoleh dengan hasil tahun-tahun sebelumnya
3. Membandingkan kinerja suatu unit atau daerah dengan unit kerja atau daerah lain.

Pada dasarnya, analisis pencapaian akuntabilitas kinerja menguraikan hal-hal yang berkaitan dengan pencapaian kinerja, program dan kebijaksanaan dan memuat antara lain keberhasilan atau kegagalan, hambatan, kendala, serta permasalahan yang dihadapi

1.6.2.5. Kerangka Analisis

Penilaian pada 3 (tiga) pendekatan studi terhadap keberadaan Terminal ini dapat diuraikan sebagai berikut :

TABEL 1.2
KERANGKA ANALISIS STUDI
KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL KOTA BENGKULU
TERHADAP PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

No.	INPUT	ANALISIS	OUT PUT
1	Faktor Fisik <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokasi ▪ Land Use 	Deskriptif	Kinerja terminal Pemanfaatan Lahan
2	Faktor User <ul style="list-style-type: none"> ▪ Penumpang ▪ Operator ▪ Masyarakat 	Deskriptif	Pemanfaatan terminal
3	Faktor Regulator <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pemerintah (DLLAJR) ▪ Organda 	Deskriptif	Tingkat kepentingan Tingkat kepentingan

Sumber : Hasil Analisis 2003

1.7. Sistematika Pembahasan

Secara sistematis penulisan Tesis ini dapat dijabarkan sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

Untuk mempermudah penyusunan tesis ini dibutuhkan suatu alur yang diawali dengan latar belakang teori mengapa studi ini dilakukan, perumusan masalah yang dihadapi, tujuan dan sasaran yang diharapkan melalui studi ini, ruang lingkup materi, dan ruang lingkup spasial yang memuat batasan studi.

BAB II. KAJIAN LITERATUR TENTANG EFEKTIFITAS KINERJA TERMINAL TERHADAP PERKEMBANGAN KOTA

Bab kajian teori berisi teori-teori yang diharapkan bisa di pakai untuk memecahkan permasalahan yang ada (menjawab secara teoritis atas permasalahan yang ada). Diakhir bab 2 dibuatkan ringkasan teorinya, sehingga menjadi lebih jelas dan variabel-variabel apa saja yang mendukungnya.

BAB III. KAJIAN UMUM KOTA BENGKULU DAN TERMINAL AIR SEBAKUL BENGKULU

Gambaran umum wilayah studi ini merupakan pendekatan awal dari latar belakang dan rumusan permasalahan di kota Bengkulu. Dalam bab ini akan membahas fungsi dan peran kota Bengkulu, gambaran perekonomian, karakteristik kependudukan, struktur internal kota, dan sistem transportasi

BAB IV ANALISIS DAN KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL KOTA BENGKULU TERHADAP PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

Bab empat ini melakukan penilaian kinerja terminal Air Sebakul Kota Bengkulu terhadap perkembangan kawasan sekitarnya berdasarkan sistem transportasi yang ada di kota Bengkulu, melakukan komparasi antara kondisi fisik terminal Air Sebakul dengan ketentuan Peraturan Pemerintah serta studi kasus di terminal Tirtonadi di Surakarta dan evaluasi terhadap perkembangan penggunaan lahan di kawasan sekitar terminal akibat pengaruh aktifitas dan efektifitas terminal, kemudian dari hasil penilaian itu akan digunakan untuk melakukan analisis efektifitas kinerja terminal tersebut.

BAB V. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Dalam bab kelima ini, dikemukakan tentang temuan-temuan hasil studi sebagai hasil dari evaluasi kinerja terminal Air Sebakul kota Bengkulu dan dampaknya terhadap perkembangan kawasan sekitarnya yang kemudian akan digunakan sebagai rekomendasi kepada Pemerintah Kota Bengkulu untuk memfungsikan terminal Air Sebakul menjadi lebih efektif

BAB II

KINERJA TERMINAL TERHADAP PERKEMBANGAN KOTA

2.1 KONSEP GUNA LAHAN

2.1.1. Pengertian Lahan

Lahan kota merupakan sumber daya alam yang sangat penting bagi kehidupan manusia. Dikatakan sebagai sumber daya alam yang penting karena lahan tersebut merupakan tempat manusia melakukan segala aktivitasnya.

Pengertian lahan dapat ditinjau dari beberapa segi, tergantung dari segi apa seorang melihat lahan tersebut. Berikut ini akan diberikan pengertian mengenai lahan dari segi geografi dan ekonomi (*Lichfield&Drabkin, 1980:12*) : (a). segi fisik geografi, lahan adalah tempat dimana sebuah hunian tercipta dan mempunyai kualitas fisik yang penting dalam penggunaannya. (b). segi ekonomi, lahan adalah suatu sumber daya alam dan mempunyai peranan penting dalam produksi.

2.1.2. Pembentuk Guna Lahan

Ada 3 (tiga) sistem yang berhubungan dengan penggunaan lahan kota, yaitu (*Chapin, 1979:28-31*) :

1. Sistem aktivitas kota, berhubungan dengan manusia dan lembaganya seperti rumah tangga, perusahaan, pemerintahan dan lembaga-lembaga lain dalam mengorganisasikan hubungan-hubungan mereka sehari-hari dalam memenuhi kebutuhan dasar manusia dan keterkaitan antara yang satu dengan yang lain dalam

waktu dan ruang. Dalam melakukan interaksi ini, melibatkan dimensi hubungan yang kadang-kadang menggunakan media tetapi tidak jarang juga berhadapan langsung dengan didukung oleh sistem transportasi. Jadi, dalam konteks ini sistem aktivitas kota mewujudkan aktivitas-aktivitas antar tempat dan antar perjalanan dan tempat sebagai pelengkap kegiatan mereka. Dengan kata lain, pergerakan diwujudkan dalam jaringan transportasi dan aktivitas dalam bentuk guna lahan.

2. Sistem pengembangan lahan, berhubungan dengan proses konversi atau rekonversi lahan (ruang) dan penyesuaiannya bagi kegunaan manusia dalam mendukung sistem aktivitas yang telah ada sebelumnya. Sistem pengembangan lahan ini berhubungan dengan lahan kota baik dari segi penyediaan maupun dari segi ekonomisnya. Dalam sistem pengembangan lahan ini, unsur-unsur yang terlibat adalah pemilik lahan, developer, konsumen, agen keuangan dan agen-agen masyarakat.
3. Sistem lingkungan, berhubungan dengan unsur-unsur biotik dan abiotik yang dihasilkan dari proses alam yang dikaitkan dengan air, udara dan zat-zat lain. Sistem ini berfungsi untuk menyediakan tempat bagi kehidupan dan keberadaan manusia dan habitat serta sumber daya untuk mendukung kelangsungan hidup manusia.

Ketiga sistem tersebut akan saling mempengaruhi dalam membentuk struktur penggunaan lahan kota. Di negara-negara yang telah maju, unsur yang paling mempengaruhi dalam pembentukan struktur ruang kota ini adalah sistem aktivitas karena di negara yang telah maju tersebut biasanya mempunyai penduduk yang padat dan banyak serta bermacam-macam kegiatan kota sehingga sistem aktivitas masyarakat

kotanya akan jauh lebih baik berperan daripada sistem pengembangan lahan dan sistem lingkungannya.

Pada dasarnya ketiga sistem tersebut apabila saling berinteraksi dan saling berhubungan satu dengan yang lain akan membentuk suatu pola penggunaan lahan kota. Pola penggunaan lahan kota ini akan terus berkembang seiring dengan perkembangan kotanya.

2.1.3. Pola Penggunaan Lahan

Guna lahan merupakan salah satu faktor penting yang dapat mempengaruhi perkembangan bentuk struktur kota. Bentuk struktur kota merupakan bentuk dasar dari struktur kota dan bentuk struktur kota ini merupakan pencerminan dari suatu struktur sosial kota. Pada satu sisi, perubahan kondisi sosio-ekonomi dapat mempengaruhi bentuk atau pola penggunaan lahan kota dan di sisi lain, guna lahan akan menggambarkan lokasi dan kegiatan kota, berpengaruh juga terhadap perkembangan sosial kota di masa depan.

Pada dasarnya pola penggunaan lahan kota merupakan penjabaran dari pola struktur tata ruang kota. Pada awalnya pola penggunaan lahan kota ini diperkenalkan oleh seorang ekonom dan tuan tanah di Jerman yang bernama *J. Von Thunen*. Teori yang dikemukakan oleh Von Thunen ini didasarkan pada suatu pola produksi pertanian yang dihubungkan dengan tata guna lahan di sekitar kota pusat pasar.

Teori Von Thunen tersebut didasarkan pada *economic rent* yang erat kaitannya dengan ongkos transport yang dikeluarkan sehubungan dengan lokasi suatu

fungsi lahan (*Daldjoeni*, 1992 : 35 – 37). Dengan demikian, maka orang-orang yang tinggal dalam suatu wilayah perkotaan cenderung untuk memilih lahan sebagai tempat tinggalnya sesuai dengan kondisi ekonomi yang dimiliki.

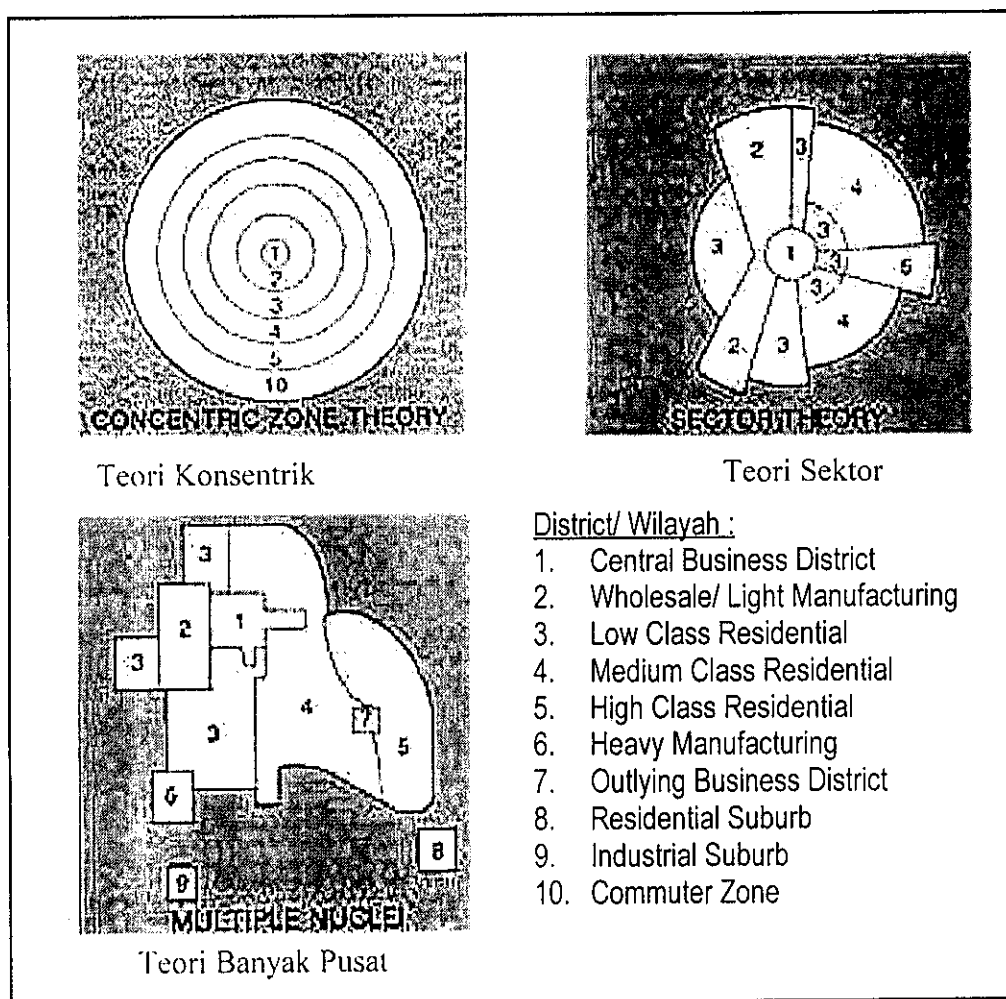
Teori Von Thunen yang merupakan dasar dari teori perkembangan kota dikembangkan lebih lanjut oleh pakar perencana kota. Kesimpulan yang didapat dari teori Von Thunen ini adalah pengenalan pada suatu sistem zona dalam penggunaan lahan perkotaan. Lebih lanjut, kita mengenal adanya 3 (tiga) teori perkembangan kota yang berhubungan erat dengan perkembangan guna lahan kota (*Chapin*, 1979:32-37), yaitu:

A. Teori Konsentrik (*concentric-zone concept*) yang dikemukakan *EW. Burgess*.

Dalam teori konsentrik ini, Burgess mengemukakan bahwa bentuk guna lahan kota membentuk suatu zona konsentris. Dia mengemukakan wilayah kota dibagi dalam 5 (lima) zona penggunaan lahan yang dibatasi dalam bentuk lingkaran-lingkaran, yaitu : (1). lingkaran dalam terletak pusat kota (*central business distric* atau *CBD*) yang terdiri dari bangunan-bangunan kantor, hotel, bank, bioskop, pasar dan pusat perbelanjaan, (2). lingkaran kedua terdapat jalur peralihan yang terdiri dari : rumah-rumah sewaan, kawasan industri, dan perumahan kumuh, (3). lingkaran ketiga terdapat jalur wisma buruh, yaitu kawasan perumahan untuk tenaga kerja pabrik, (4). lingkaran keempat terdapat kawasan perumahan yang luas untuk tenaga kerja kelas menengah, (5). lingkaran kelima merupakan zona penglaju (*commuter*) yang merupakan tempat kelas menengah dan kaum berpenghasilan tinggi.

- B. Teori sektor (*sector concept*) yang dikemukakan oleh *Hommer Hoyt*. Dalam teori ini Hoyt mengemukakan beberapa masukan tambahan dari bentuk guna lahan kota yang berupa suatu penjelasan dengan penggunaan lahan permukiman yang lebih memfokuskan pada pusat kota dan sepanjang jalur transportasi. Dalam teorinya ini, Hoyt membagi wilayah kota dalam beberapa zona, yaitu : (1). lingkaran pusat terdapat pusat kota atau CBD, (2). sektor kedua terdapat kawasan perdagangan dan industri, (3). sektor ketiga terdapat kawasan tempat tinggal kelas rendah, (4). sektor keempat terdapat kawasan tempat tinggal kelas menengah, (5). sektor kelima terdapat kawasan tempat tinggal kelas atas.
- C. Teori banyak pusat (*multiple-nuclei concept*) yang dikemukakan oleh *R.D. McKenzie*. Menurut *McKenzie* teori banyak pusat ini didasarkan pada pengamatan lingkungan sekitar yang sering terdapat suatu kesamaan pusat dalam bentuk pola guna lahan kota daripada satu titik pusat yang dikemukakan pada teori sebelumnya. Dalam teori ini pula *McKenzie* menerangkan bahwa kota meliputi : pusat kota, kawasan kegiatan ekonomi, kawasan hunian dan pusat lainnya. Teori banyak pusat ini selanjutnya dikembangkan oleh *Chauncy Harris* dan *Edward Ullman* yang kemudian membagi kawasan kota menjadi beberapa penggunaan lahan, yaitu : (1). pusat kota atau CBD, (2). kawasan perdagangan dan industri, (3). kawasan tempat tinggal kelas rendah, (4). kawasan tempat tinggal kelas menengah, (5). kawasan tempat tinggal kelas atas, (6). pusat industri berat, (7). pusat niaga/ perbelanjaan lain di pinggiran, (8). kawasan tempat tinggal suburban, (9). kawasan industri suburban.

Pada perkembangan berikutnya, teori-teori di atas tidak dapat dipisahkan dengan pemanfaatan lahan itu sendiri yang berhubungan dengan nilai lahannya. Untuk lebih jelasnya mengenai tipe-tipe dari teori perkembangan kota ini, dapat dilihat pada gambar 2.1



Sumber : Chapin, 1979 : 33

GAMBAR 2.1. TIPE-TIPE TEORI PERKEMBANGAN KOTA

2.1.4. Penggolongan Jenis Guna Lahan

Menurut F. Stuart Chapin, penggolongan guna lahan yang didasarkan pada jenis aktivitas secara umum dapat dibagi menjadi beberapa bagian, yaitu (Chapin, 1979 : 224-247) : aktivitas ekstraksi sumber daya alam (pertanian); aktivitas pengolahan (industri), aktivitas transportasi, komunikasi dan utilitas; aktivitas distribusi; aktivitas jasa; aktivitas kesejahteraan manusia, rekreasi dan pelayanan masyarakat; aktivitas perumahan/ permukiman; dan tanpa aktivitas.

Menurut David Rhind dan Ray Hudson, penggolongan jenis guna lahan dapat dikelompokkan menjadi (Rhind & Hudson, 1980: 40-41) : permukiman/ perumahan; industri; transportasi, komunikasi, dan utilitas; perdagangan; jasa; budaya, hiburan dan rekreasi; produksi dan penambangan sumber daya alam; dan tanah tak terbangun dan area perairan.

2.2. Kemudahan Pencapaian Lokasi

Pengguna adalah semua hal yang berinteraksi dengan suatu tempat dengan berbagai macam cara, baik tinggal di dalamnya, bekerja disitu, sekedar melaluinya, memperbaikinya, menjaganya, mendapat keuntungan darinya, menderita karenanya dan memimpikannya (Lynch, 1984:67).

Kemudahan aksesibilitas dengan fungsi kegiatan merupakan faktor yang penting, sehingga para pengguna dapat mencapai orang lain, pelayanan, sumber daya,

informasi dan tempat lainnya. Hal ini karena pengguna cenderung lebih tertarik pada lokasi yang paling mudah dijangkau dari tempat tinggalnya (Rushton, 1979).

Lokasi dikatakan paling mudah dijangkau oleh pengguna, apabila (Rushton, 1979) :

1. Jarak total semua orang dari fasilitas terdekat mereka adalah minimum, disebut sebagai kriteria "minimasi jarak" (*aggregate distance minimization*) disebut juga minimasi jarak rata-rata (*average distance*).
2. Jarak terjauh pengguna dari fasilitas terdekat adalah minimum, disebut sebagai kriteria "jarak minimal" (*minimal distance*).

2.3. Sistem Transportasi

Permasalahan transportasi dimulai dari pergerakan untuk memenuhi segala macam kebutuhan kebutuhan. Kegiatan transportasi yang terwujud menjadi pergerakan lalu lintas antara dua guna lahan yang timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi di tempat asal berada.

Permasalahan transportasi dapat dengan mudah dipahami dan dicari alternatif pemecahannya secara baik melalui suatu pendekatan sistem transportasi. Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi mikro tersebut terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan (Tamin,2000:28-29)

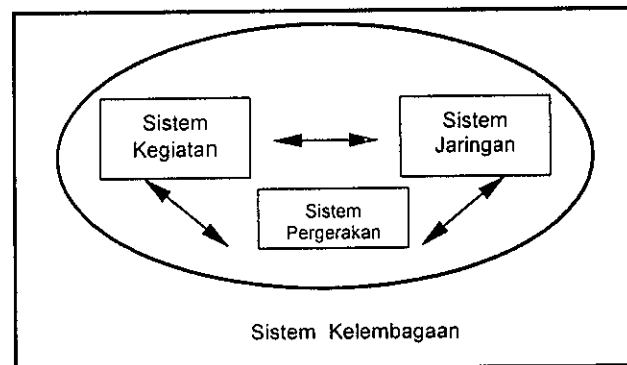
Setiap sistem kegiatan atau tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem ini merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan lain-lain. Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut. Biasanya pergerakan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

Pergerakan berupa pergerakan manusia dan/atau barang tersebut membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi bergerak yang dikenal dengan **sistem jaringan**. Sistem mikro kedua ini meliputi sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bis dan kereta api, bandara, dan pelabuhan laut.

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan ini menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki). Jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik akan tercipta suatu sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal, dan sesuai dengan lingkungannya. Permasalahan kemacetan yang sering terjadi biasanya timbul karena kebutuhan akan transportasi lebih besar daripada prasarana transportasi yang tersedia, atau prasarana tersebut tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya.

Sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi. Perubahan pada sistem kegiatan jelas akan mempengaruhi sistem

jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu juga perubahan sistem jaringan akan dapat mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut.



Sumber: Tamin (2000)

GAMBAR 2.2. SISTEM TRANSPORTASI MAKRO

Sistem pergerakan memegang peranan penting dalam menampung pergerakan agar terciptanya pergerakan yang lancar, mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada dalam bentuk aksesibilitas dan mobilitas. Ketiga sistem mikro ini saling berinteraksi dalam sistem transportasi makro. Jelasnya dapat dilihat pada Gambar 2.3. diatas

2.3.1. Sistem Kegiatan

Transportasi kota adalah kegiatan yang menghubungkan antara tata guna lahan satu dengan yang lain dalam suatu kota. Dalam perencanaan kota, perkembangan transportasi dan perkembangan kota tidak dapat diabaikan karena merupakan dua hal yang saling mendukung. Berkembangnya tata guna lahan dalam suatu kota merupakan

salah satu sebab meningkatnya kebutuhan transportasi. Sebaliknya, transportasi yang baik dan lancar akan mempercepat perkembangan tata guna lahan dalam suatu kota karena transportasi akan mempercepat pergerakan penduduk.

Tata guna lahan dalam suatu kota memiliki pola yang berbeda, yaitu menyebar (misalnya permukiman), mengelompok (pertokoan), dan aktivitas tertentu memiliki lokasi "one-off" (misalnya terminal, bandar udara). Berkaitan dengan transportasi, tata guna lahan tersebut menghasilkan bangkitan maupun tarikan lalu lintas yang berbeda, tergantung pada jenis tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada (Black, 1981 : 23 - 24).

Jumlah perjalanan yang dihasilkan tidak hanya ditentukan berdasarkan jumlah perjalanan masing-masing individu, tetapi juga terkait dengan tingkat kepadatan suatu tata guna lahan. Semakin tinggi tingkat kepadatan maka akan makin banyak jumlah individu yang melakukan perjalanan (Pushkarev, 1997:35). Dikatakan juga bahwa jumlah perjalanan ditentukan oleh jarak antar tata guna lahan.

2.3.2. Sistem Jaringan

Struktur tata ruang kota pada dasarnya dibentuk oleh dua elemen utama, yaitu *link* dan *node*. Kedua elemen tersebut sekaligus merupakan elemen utama transportasi (Morlok, 1978: 89). Link (jalur) adalah suatu garis yang mewakili panjang tertentu dari suatu jalan, rel atau rute kendaraan. Sedangkan node (titik) adalah suatu titik tempat jaringan jalan bertemu. Link dan node akan membentuk suatu pola jaringan transportasi perkotaan yang secara garis besar dapat dibagi menjadi (Morlok, 1978 : 36-37) :

(a). *Grid*, adalah bentuk paling sederhana dari sistem jaringan. Sistem ini mampu

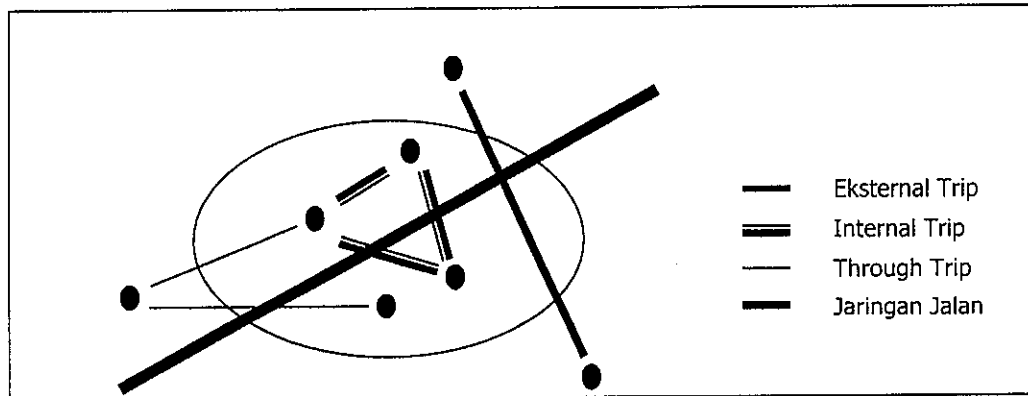
mendistribusikan pergerakan secara merata ke seluruh bagian kota, dengan demikian pergerakan tidak memusat pada beberapa fasilitas saja. Kota-kota dengan sistem jaringan semacam ini umumnya memiliki topografi yang datar, (b). *Radial*, tipe ini akan memusatkan pergerakan pada satu lokasi, biasanya berupa pusat kota. Sistem radial biasanya dimiliki oleh suatu kota dengan konsentrasi kegiatan pada pusat kota, (c). *Circumferential*, tipe ini memisahkan lalu lintas dalam suatu kota, dengan cara menyediakan jaringan jalan untuk lalu lintas menerus. Bentuk jaringan ini umumnya berupa jalan bebas hambatan. dan (d). *Ecletic*, jaringan yang terbentuk karena perluasan kota. Sistem jaringan ini berfungsi untuk menghubungkan dua jaringan yang semula terisolasi.

2.3.3. Sistem Pergerakan

Untuk memenuhi kebutuhannya, manusia melakukan perjalanan dari satu tempat dengan tempat lainnya dengan memanfaatkan sistem jaringan transportasi dan sarana transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang. Pergerakan yang terjadi dalam suatu kota sebagian besar merupakan pergerakan rutin dari tempat tinggal ke tempat kerja. Pergerakan ini akan membentuk suatu pola misalnya arah pergerakan, maksud perjalanan, pilihan moda dan pilihan rute tertentu.

Secara keruangan, pergerakan dibagi menjadi tiga kelompok, yaitu : (a). Pergerakan *internal* adalah pergerakan yang berlangsung di dalam suatu wilayah. Pergerakan tersebut merupakan perpindahan kendaraan atau orang antara satu tempat ke tempat lain dalam batas-batas wilayah tertentu, (b). Pergerakan *eksternal* adalah pergerakan dari luar wilayah menuju wilayah tertentu, atau sebaliknya dan

(c). Pergerakan *through* adalah pergerakan yang hanya melewati suatu wilayah tanpa berhenti pada wilayah tersebut.



Sumber : Edwards, 808

GAMBAR 2.3. POLA PERGERAKAN SPASIAL

Berdasarkan maksudnya, pergerakan penduduk dibagi atas pergerakan dengan maksud bekerja, berbelanja, sekolah, bisnis, rekreasi dan keperluan sosial (Saxena, 1989 : 232).

Karakteristik pola pergerakan ini dapat digunakan sebagai masukan untuk analisis daerah *asal dan tujuan* serta pemilihan rute yang akan dilalui. Rute adalah urutan jalan yang akan dilalui oleh kendaraan dalam kegiatan pelayanan (Gray, 1979:76). Rute tersebut dapat dibedakan atas (Edwards 1992:148) :

- a. Rute *radial* adalah rute yang melayani penumpang dari pusat kota (CBD) menuju bagian kota yang lain atau sebaliknya. Pola ini berbentuk radial dengan pusat CBD.

- b. Rute *circumferential* adalah rute yang menyediakan pelayanan antara dua kawasan yang berbeda tanpa melalui CBD.
- c. Rute *crosstown* adalah rute yang melayani penumpang dari satu kawasan ke kawasan lain dalam kota. Rute ini tegak lurus terhadap jalur-jalur radial dan tangensial terhadap CBD.
- d. Rute *feeder* adalah rute yang menghubungkan jalur-jalur radial.
- e. Rute *shuttle* adalah rute yang melayani dua kawasan yang merupakan trip generation, misalnya antara CBD dengan terminal/ parkir atau antara CBD dengan perumahan.

Karena rute merupakan jalan yang dilalui antara asal dan tujuan kendaraan, maka rute tersebut berfungsi untuk mengarahkan pergerakan atau distribusi pergerakan. Untuk mendistribusikan pergerakan tersebut dibutuhkan sarana berupa kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Kendaraan pribadi bebas menentukan rute sesuai kebutuhannya. Akan tetapi untuk kendaraan umum, rute tersebut telah ditentukan dan dibagi dalam trayek-trayek tertentu. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus/angkutan umum yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, baik terjadwal maupun tidak (DLLAJR, 1997). Berdasarkan trayek tersebut, jenis pelayanan angkutan umum dibedakan atas (Gray, 1979:72) :

- a. *Short haul, transit* (angkutan jarak pendek/ lokal) adalah angkutan yang melayani wilayah kecil, misalnya dalam CBD, dalam kampus atau dalam lingkungan perumahan.

- b. *City transit* (angkutan dalam kota) merupakan tipe pelayanan yang umum. meliputi semua rute dalam kota.
- c. *Regional transit* (angkutan regional), yang termasuk dalam rute ini adalah angkutan kereta api dan rute bus regional.

2.3.4. Sistem Kelembagaan

Untuk menjamin terwujudnya sistem pergerakan yang baik maka dibutuhkan sistem kelembagaan yang meliputi individu, kelompok, lembaga dan instansi pemerintah serta swasta yang terlibat baik langsung maupun tidak langsung dalam sistem transportasi.

2.4. Sistem Terminal

Sebagai bagian dari sistem transportasi keberadaan terminal tidak dapat dipisahkan dari komponen transportasi yang lain , khususnya sistem angkutan umum. Dalam sistem jaringan rute secara keseluruhan, terminal bus merupakan simpul utama dalam jaringan tempat lintasan rute bertemu. Dengan demikian akan mempengaruhi efisiensi dan efektifitas sistem transportasi secara keseluruhan.

Dalam sistem transportasi, terminal berperan sebagai fasilitas perpindahan (transfer) dan merupakan tempat berlangsungnya berbagai aktivitas yang menginginkan perpindahan tersebut. Aktivitas yang berlangsung dalam terminal sangat kompleks khususnya bagi penumpang dan operator kendaraan. Bagi penumpang kegiatan yang

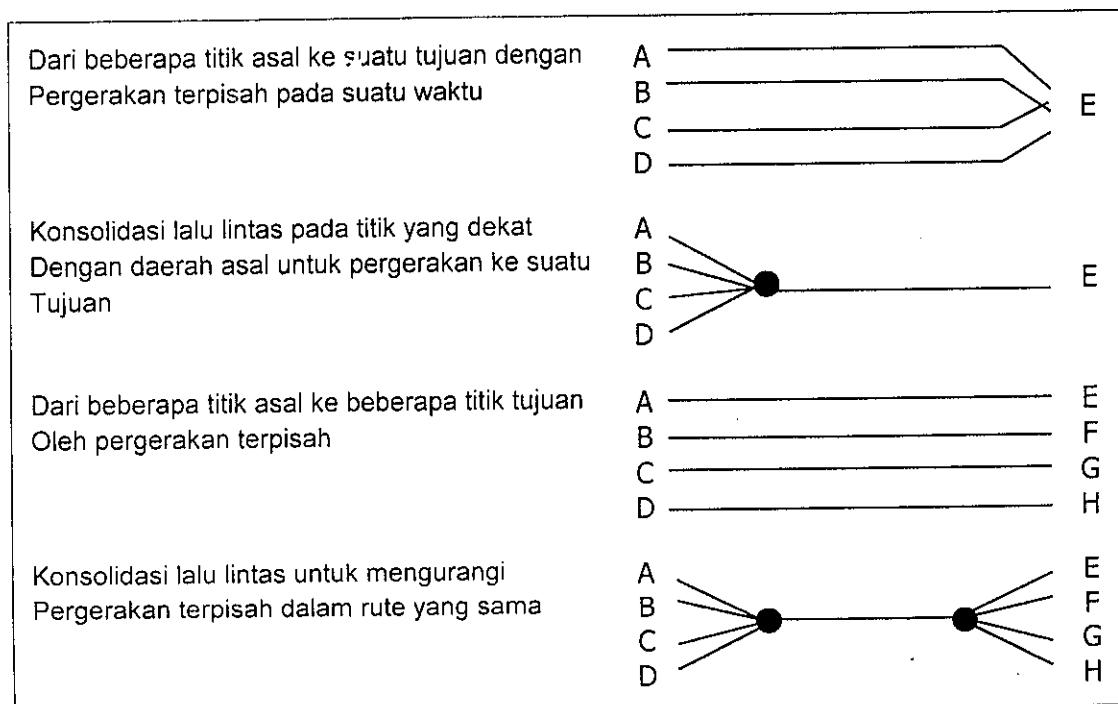
berlangsung dalam terminal mulai dari masuk terminal membeli tiket, sampai memperoleh angkutan sesuai kebutuhan dan tujuannya.

Pada Undang-undang Republik Indonesia No. 14 tahun 1992, tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 1 dijelaskan terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Simpul jaringan transportasi yang dimaksud disini adalah bahwa setiap angkutan umum memulai (titik awal) dan mengakhiri (titik akhir) perjalanan ada di terminal. Delaney (1974 : 94) juga menyatakan bahwa terminal adalah titik tempat penumpang berpindah atau berganti moda angkutan, yang terletak pada sejumlah titik sepanjang rute perjalanan. Sehingga sesuai dengan fungsinya, terminal menyediakan tempat dan kemudahan untuk melakukan perpindahan maupun pergantian moda angkutan lain.

Warpani (1990:20), dalam sistem transportasi selalu terjadi pergerakan untuk memindahkan penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Pergerakan tersebut terpisah karena memiliki tujuan perjalanan yang berbeda. Dengan demikian jumlah perjalanan yang ditimbulkan oleh pergerakan sangat banyak. Jika pergerakan tersebut merupakan arus lalu lintas masuk ke sebuah kota, pada jumlah tertentu akan menambah keruwetan kota. Untuk itu dilakukan konsolidasi lalu lintas (Delaney, 1974 : 36-38). Konsolidasi lalu lintas pada dasarnya adalah suatu cara untuk mengurangi beban jaringan jalan akibat volume lalu lintas dengan memindahkan lalu lintas dari kendaraan kecil ke kendaraan yang lebih besar (pooling), atau sebaliknya (distribusi). Pada titik-titik pertemuan perjalanan tersebut diperlukan suatu tempat yang dapat

menjamin perpindahan tersebut dengan lancar, yang disebut terminal (Delaney, 1974 : 45).

Karakteristik perjalanan yang dapat mempengaruhi kebutuhan terminal adalah beberapa perjalanan terpisah yang memiliki satu tujuan tertentu atau beberapa perjalanan terpisah yang memiliki tujuan berbeda pula, tetapi pada suatu tempat akan melalui jalur yang sama (gambar 2.4.)



Sumber : Delaney 1974 : 37

GAMBAR 2.4. KEBUTUHAN TERMINAL DALAM KONSOLIDASI LALU LINTAS

Dalam gambar tersebut tampak bahwa pada pertemuan masing-masing perjalanan terdapat suatu titik. Pada titik tersebut terjadi aktivitas perpindahan penumpang dari satu moda ke moda yang lainnya untuk digabungkan atau didistribusikan. Titik tersebut berfungsi mengurangi *overlapping* perjalanan sehingga

dapat mengurangi beban jalan. Pada kota-kota dengan intensitas perjalanan atau volume lalu lintas cukup tinggi, konsolidasi ini akan sangat membantu dalam mengurangi kemacetan/ tundaan perjalanan. Namun, jumlah titik tersebut perlu dibatasi sedemikian rupa sehingga jarak antara satu titik dengan titik lain tidak menimbulkan tundaan perjalanan yang lebih besar.

Terminal dibutuhkan karena arus penumpang dan kendaraan tidak datang secara serentak. Sehingga sering kali terjadi proses menunggu (waktu tunggu) sebelum kendaraan atau penumpang tersebut diangkut oleh kendaraan

2.4.1. Fungsi Terminal

Fungsi terminal menurut Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya dalam Kota dan Antar Kota (Dirjen Perhubungan Darat Direktorat Bina Sistem Prasarana) dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur yang terkait dengan terminal, yaitu :

1. Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, loket dan lain-lain) dan fasilitas-fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan umum.

3. Fungsi terminal bagi operator bis adalah untuk pengaturan pelayanan operasi bis, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bis dan fasilitas pangkalan.

2.4.2. Hirarki Terminal

Berdasarkan banyaknya lintasan rute yang dilayani, terminal bus tipe *off-street* dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) kelompok (LPM ITB, 1997), yaitu :

a. Terminal Bus Primer

Terminal bus primer adalah terminal bus yang mampu melayani lebih dari lima belas lintasan rute. Lokasi terminal ini bisa di pusat kota atau di pinggir kota bila ditinjau dari sistem jaringan rute keseluruhan. Bila terletak di pusat kota, maka lintasan rute yang dilayani pada umumnya adalah lintasan rute utama (*trunk route* atau *principle route*), yaitu yang menghubungkan antara daerah permukiman di pinggir kota dengan daerah perkantoran dan pertokoan di pusat kota. Karena di pusat kota lahannya terbatas maka penempatan terminal disatukan dengan peruntukan atau aktivitas lainnya, seperti perkantoran atau pertokoan. Terminal primer yang terbentuk biasanya menyatu dengan gedung lantai banyak dimana kegiatan terminal ditempatkan di lantai dasar (*basement*). Kadang dalam beberapa kasus terminal ini disatukan dengan stasiun kereta api bawah tanah, untuk proses *intermodality*. Untuk terminal bus primer yang terletak di pinggir kota, jenis bus yang dilayani berbeda sehingga diperlukan pemisahan yang nyata antara daerah lintasan bus antar kota dengan daerah lintasan rute bus dalam kota. Pemisahan ini.

diperlukan mengingat karakteristik penumpang dari kedua jenis lintasan rute ini berbeda. Secara teoritis lokasi terminal bus terminal primer idealnya akan terletak pada daerah pusat kota. Mengingat ketersediaan lahan menjadi kendala utama, lokasi terminal bus primer biasanya terletak di lokasi di mana terdapat stasiun kereta api. Hal ini mengingat bahwa pihak pengelola kereta api biasanya mempunyai lahan yang cukup luas.

b. Terminal Bus Sekunder

Terminal ini biasanya merupakan simpul jaringan rute angkutan umum yang menghubungkan beberapa lintasan utama dengan beberapa lintasan rute sekunder atau rute lokal. Biasanya lintasan rute yang dilayani adalah sekitar 5 sampai 15 lintasan rute. Biasanya lokasi terminal bus sekunder agak jauh dari pusat kota. Sehingga masalah ketersediaan lahan tidak begitu berat dibandingkan daerah pusat kota. Dengan lokasi yang baik dan cukup luas maka aktivitas yang bisa dilayani oleh terminal ini tidak hanya bus dengan penumpang saja, tetapi juga antara bus dengan penumpang.

c. Terminal Bus Tersier

Terminal bus tersier biasanya mempunyai jumlah lintasan rute yang dilayani di bawah 5 (lima buah), yaitu berupa satu lintasan utama dan dua atau lebih lintasan rute lokal yang menghubungkan daerah permukiman dengan terminal bus tersebut. Lintasan rute utama yang dilayani biasanya merupakan lintasan *commuter* yang menghubungkan terminal dengan pusat kota. Secara geografis, letak terminal bus tersier dalam sistem jaringan rute adalah pada simpul-simpul ujung di daerah

pinggir kota yang berfungsi sebagai *interface* antara lintasan rute lokal dengan lintasan utama ataupun sekunder. Meskipun jumlah lintasan yang dilayani terminal bus tersier ini relatif tidak banyak, tetapi akan membutuhkan fasilitas ataupun prasarana yang memungkinkan terjadinya perpindahan bus dan penumpang yaitu berupa *platform* yang memadai bagi kendaraan pribadi yang berhenti sebentar dan juga areal parkir yang cukup aman, luas dan nyaman bagi kendaraan pribadi yang diparkir untuk waktu yang cukup lama.

Jenis terminal berdasarkan angkutannya, maka terminal dapat dikelompokkan menjadi dua (Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 dan Kepmenhub Nomor 31 Tahun 1995), yaitu :

- a. Terminal Penumpang adalah terminal yang berfungsi untuk melayani angkutan penumpang.
- b. Terminal Barang adalah terminal untuk perpindahan (bongkar muat) barang dari satu moda transportasi yang satu ke moda transportasi yang lainnya.

2.4.3. Operasional Terminal

Operasional sangat berpengaruh terhadap tingkat kelancaran di terminal. Sebagai terminal induk di Kota Bengkulu yang mempunyai skala pelayanan bersifat regional, operasional yang lancar memiliki arti penting untuk mendukung kelancaran arus lalu lintas di dalam terminal sehingga mampu untuk memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi pengguna baik penumpang maupun operator kendaraan.

Dengan demikian , operasional yang baik dan lancar dapat meningkatkan efesiensi dan efektifitas pengelolaan dan penggunaan terminal oleh pengguna dan pengelola.

2.5. Kebijakan dan Pengelolaan Terminal Penumpang

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan , menyebutkan bahwa penyelenggaraan terminal salah satunya adalah pengelolaan terminal

Pengelolaan terminal penumpang meliputi kegiatan perencanaan , pelaksanaan dan pengawasan operasional terminal.

1. Kegiatan perencanaan operasional terminal meliputi ; (a). Penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan, (b). Penataan fasilitas penumpang, (c). Penataan fasilitas penunjang terminal, (d). Penataan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal, (e). Penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan, (f). Penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawasan, (g). Pengaturan jadwal petugas di terminal, (h). Evaluasi sistem pengoperasian terminal.
2. Kegiatan pelaksanaan operasional terminal meliputi ; (a). Pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum di dalam terminal, (b). Pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan, (c). Pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan, (d).

Pemungutan jasa pelayanan terminal penumpang, (e). Pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum kepada penumpang, (f). Pengaturan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal, (g). Pencatatan dan pelaporan pelanggaran dan (h). Pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat, dengan menggunakan formulir yang tersedia.

3. Kegiatan pengawasan operasional terminal meliputi, pengawasan terhadap : (a). Tarif angkutan, (b). Kelaikan jalan kendaraan yang dioperasikan, (c). Kapasitas muatan yang diizinkan, (d). Pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan dan (e). Pemanfaatan terminal serta fasilitas penunjang sesuai dengan peruntukannya.

2.6. Terminal Sebagai Pusat Pertumbuhan

Pertumbuhan dan perkembangan suatu kawasan atau daerah selalu diawali dengan adanya pusat-pusat pertumbuhan. Intensitas pusat pertumbuhan akan mempengaruhi kecepatan pertumbuhan dan perkembangan wilayah tersebut dan dalam kondisi tertentu pertumbuhan dan perkembangan suatu kawasan dapat memperlambat pertumbuhan kawasan sekitarnya. Berdasarkan kegiatannya, pusat pertumbuhan dapat berupa pasar, pusat pemerintahan, terminal, pelabuhan, tempat rekreasi dan sebagainya.

Karakteristik terminal dalam fungsi utamanya merupakan sistem transportasi, tapi juga dapat sebagai pusat pertumbuhan suatu kawasan yang dapat menarik

aktifitas-aktifitas lainnya sebagai aktifitas pendukung bagi terminal sehingga terbentuk suatu suburban baru

Menurut *O'Sullivan* terdapat 5 faktor yang mengakibatkan suburban: pertama adalah penurunan biaya komuting telah meningkatkan tingkat aksesibilitas lokasi suburban, kedua adalah masalah di pusat kota seperti kemacetan dan ketidaknyamanan mendorong penduduk pindah ke suburban, ketiga adalah Tersedianya tenaga kerja di daerah suburb karena mereka tinggal disitu, keempat adalah biaya komuting yang lebih rendah dan kelima adalah sistem administrasi kota tidak konprehensif untuk perumahan sehingga banyak yang pindah ke suburb.

Karakteristik di kawasan terminal dimulai dengan adanya tiga unsur utama (kendaraan, penumpang/barang, dan pengelola) yang menumbuhkan dan mengembangkan kegiatan lain. Adanya aktifitas ketiga komponen ini menarik aktifitas lain yang terkait (agglomerasi ekonomi, *Richarson*, 1978) atau dikatakan bahwa aktifitas komponen utama terminal menjadi inti bagi pertumbuhan aktifitas kawasan terminal.

Konsep suburban dapat diimplementasikan di kawasan Terminal Air Sebakul dalam rangka menyebarkan aktivitas ke daerah suburban. Penyebaran aktivitas komersial dan pelayanan ke daerah pinggiran dapat mengurangi masalah di pusat kota yaitu dengan memindahkan sebagian kegiatan perekonomian dan pelayanan. Teknologi komunikasi yang canggih dapat mengurangi kebutuhan kontak langsung, *face to face*, dan memungkinkan kegiatan aktifitas dapat dilakukan di dua tempat.

secara terpisah ke daerah suburban atau kegiatan operasi dilakukan di dua tempat yaitu di daerah CBD dan di suburban.

“.....because in a cluster they can share advertising firms dan firms supplying intermediate that require face to face contact between buyers and sellers” (O’Sullivan, 2003)

2.7. Kajian Terminal terhadap Perkembangan Kota

Keberadaan suatu Terminal didukung oleh beberapa indikator dan sangat dipengaruhi oleh aktifitas komponen pengguna sebagai bangkitan untuk penyediaan pelayanan yang dibutuhkan dan adanya perkembangan fungsi, diantaranya adalah :

1. Kriteria pertumbuhan perkotaan di suatu daerah bisa dilihat dari adanya dinamika pertumbuhan (kesempatan kerja, jumlah penduduk, dan perubahan pemanfaatan ruang)
2. Terminal bus, jalan, kendaraan dan sistem operasi membentuk suatu kesatuan sistem transportasi menjadi kerangka dalam pembentukan pusat pertumbuhan perkotaan. Adanya sistem transportasi tersebut membuka suatu daerah dan menjadikan daerah mempunyai aksesibilitas yang tinggi sehingga lokasi daerah menjadi strategis. Pengaruh terminal bus dalam pertumbuhan dan perkembangan kawasan merupakan suatu lingkaran dengan terminal sebagai pusat kegiatan dan mempunyai hubungan langsung dengan keberadaan terminal.
3. Untuk dapat mengetahui besarnya intensitas terminal bis sebagai pusat pertumbuhan, perlu dievaluasi daerah/ kawasan terminal tersebut :
 - (a) Dalam interval waktu tertentu selama terminal berfungsi untuk mengetahui

- Pertumbuhan dan perkembangan aktifitas perekonomian
 - Pertumbuhan dan perkembangan jumlah penduduk
 - Perubahan pemanfaatan ruang
- (b) Mengetahui intensitas penggunaan terminal
- (c) Kemungkinan adanya pusat pertumbuhan lain di kawasan terminal berupa pusat perdagangan, pendidikan dan pariwisata
4. Adanya dinamika pertumbuhan dan perkembangan kawasan tersebut membutuhkan pengelolaan yang sesuai
- (a) Rencana tata ruang dan kawasan yang sesuai dengan dinamika pertumbuhan
- (b) Pengendalian pemanfaatan ruang dengan memperhatikan dinamika masyarakat untuk menerima dan mendukung
- (c) Memelihara pertumbuhan dan perkembangan dengan memberikan fasilitas pendukung sesuai dengan kebutuhan
5. Kondisi Fisik, kondisi fisik terminal dimana : (a). Lokasi (menurut Rushton, 1979) dikatakan paling mudah dijangkau oleh pengguna, apabila jarak total semua orang dari fasilitas terdekat mereka adalah minimum, disebut sebagai kriteria "minimasi jarak" (aggregate distance minimization) disebut juga minimasi jarak rata-rata (average distance) dan (b). Land Use (Guna lahan) merupakan salah satu faktor penting yang dapat mempengaruhi perkembangan bentuk struktur kota. Bentuk struktur kota merupakan bentuk dasar dari struktur kota dan merupakan pencerminan dari suatu struktur sosial kota. Pada satu sisi, perubahan kondisi sosio-ekonomi dapat mempengaruhi bentuk atau pola penggunaan lahan kota dan

di sisi lain, guna lahan akan menggambarkan lokasi dan kegiatan kota, berpengaruh juga terhadap perkembangan sosial kota di masa depan Sebagai Pengguna / user fasilitas pelayanan umum, terminal tidak hanya berfungsi melayani penumpang, tetapi juga bagi operator/ pengusaha, dimana (a) Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, loket dan lain-lain) dan fasilitas-fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi, (b) Fungsi terminal bagi operator bis adalah untuk pengaturan pelayanan operasi bis, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bis dan fasilitas pangkalan.

6. Pengatur/ *Regulator*

Fungsi terminal bagi pemerintah antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan umum. Fungsi pengatur dalam rangka sebagai pendorong untuk peningkatan efektifitas terminal yang mengatur agar terminal dapat difungsikan maksimal dan melarang kendaraan umum seperti bis AKAP/ AKDP untuk masuk dalam kota dan melarang adanya terminal bayangan. Aktivitas pergerakan di kawasan sekitar terminal merupakan faktor penarik dalam aktivitas penunjang lainnya dan mempercepat perkembangan kawasan sekitar terminal.

BAB III

PERKEMBANGAN KOTA DAN TATA RUANG KOTA BENGKULU

3.1. PERKEMBANGAN KOTA BENGKULU

Perkembangan kota Bengkulu, dilihat dari aktifitas perkembangannya pertama kali terjadi dimulai dari sekitar muara Air Bengkulu di kelurahan Pasar Bengkulu di Kecamatan Teluk Segara. Pada tahun 1685, aktifitas pembangunannya dimulai dengan dibangunnya sebuah Benteng Pertahanan dan kegiatan pelabuhan laut (disebut Pelabuhan *Fort York*) tempat keluar/ masuk pedagang Inggris di Indonesia. Pesatnya perkembangan perdagangan di pelabuhan lama, pada tahun 1714, wakil Pemerintahan Inggris di Bengkulu memindahkan aktifitas pelabuhan laut dan juga membangun benteng pertahanan baru tempat pemerintahan Gubernur Sir Thomas Stamford Raffles sebagai wakil pemerintah Inggris memerintah di Indonesia (terkenal dengan nama Port Malborough) ke kawasan kelurahan Pasar Pantai Kecamatan Teluk Segara, dengan diikuti berkembangnya kegiatan perdagangan di sekitar pelabuhan dan benteng tersebut. Perhatian pemerintah kolonial Inggris hanya terpusat pada urusan perdagangan khususnya perdagangan produk unggulan seperti hasil produksi perkebunan kopi, lada dan rempah-rempah yang cukup banyak di Bengkulu. Wilayah yang sekarang bernama kota Bengkulu ini, sejak jaman pemerintahan kolonial Inggris dan Belanda sudah menjadi pusat pemerintahan dan perdagangan sehingga fungsi kota sebagai kota jasa sudah berkembang lama seperti jasa perdagangan dan jasa transportasi.

Perkembangan kegiatan perdagangan juga diikuti dengan tumbuhnya kegiatan perkantoran dan pembangunan perumahan yang tumbuh di sekitar pelabuhan yang berorientasi pada kegiatan perdagangan di pelabuhan. Pemekaran fisik kota mengalami perkembangan sejalan dengan perkembangan jumlah penduduk kota, tahap demi tahap keadaan fisik kota mengalami pergeseran ke arah selatan dan utara kota sepanjang garis pantai dan arah ke darat. Pergeseran lokasi kegiatan tersebut diantaranya kegiatan perdagangan dan pusat kota ke jalan Ahmad Yani, Jalan Sudirman, Jalan Suprpto dan Pasar Minggu masih dalam kawasan Kecamatan Teluk Segara, sedangkan kegiatan perkantoran dan perumahan berkembang di sepanjang Jalan Basuki Rahmad, Jalan Sukarno-Hatta, Jalan S.Parman terus bergerak ke arah selatan kota, Utara dan Timur kota.

Keterbatasan lahan dan lokasi serta sering mengalami pendangkalan, pelabuhan lama di Kelurahan Pasar Pantai tidak mampu melayani aktifitas pelabuhan sehingga pada Tahun 1979 pelabuhan laut dipindahkan ke arah selatan di Pelabuhan Pulo Baai Kecamatan Selebar dengan kapasitas daya tampung yang lebih besar. Pelabuhan laut Pulo Baai merupakan embrio pusat kegiatan baru ke arah selatan kota dan memiliki daya tarik di kawasan sekitarnya. Struktur ruang dan pola tata guna lahan yang terbentuk oleh pemindahan pelabuhan laut tersebut memiliki keterkaitan (linkage) antara pusat kota dengan pinggiran yang kuat. Keterkaitan tersebut ditunjang oleh adanya jalan kolektor primer, Jalan RE. Marthadinata, yang menghubungkan pusat kota dengan pelabuhan laut sehingga sekarang terlihat jalan penghubung ini mampu menyatukan perkembangan pusat kota dengan kawasan pelabuhan dan pinggiran selatan kota Bengkulu.

Memperhatikan kegiatan dan pertumbuhan penduduk kota, kecendrungan perkembangan dan pemekaran kota mengarah ke selatan kota Bengkulu serta Perkembangan Pola tata guna lahan , maka secara konseptual stadia perkembangan kota Bengkulu dapat di diskripsikan dalam beberpa tahap perkembangan. diantaranya: (1) Stadia I (1942), perkembangan pada masa penjajahan, (2) Stadia II (1979), perkembangan dari pendirian propinsi sampai Pelita II, (3) Stadia III (1993), perkembangan sampai Pelita V, (4) Stadia IV, perkembangan sampai saat ini (gambar 3.1 berikut).



PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL
KOTA BENGKULU TERHADAP
PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

GAMBAR

PETA
ORIENTASI PERKEMBANGAN KOTA BENGKULU
TAHUN 1714-2002

KETERANGAN :

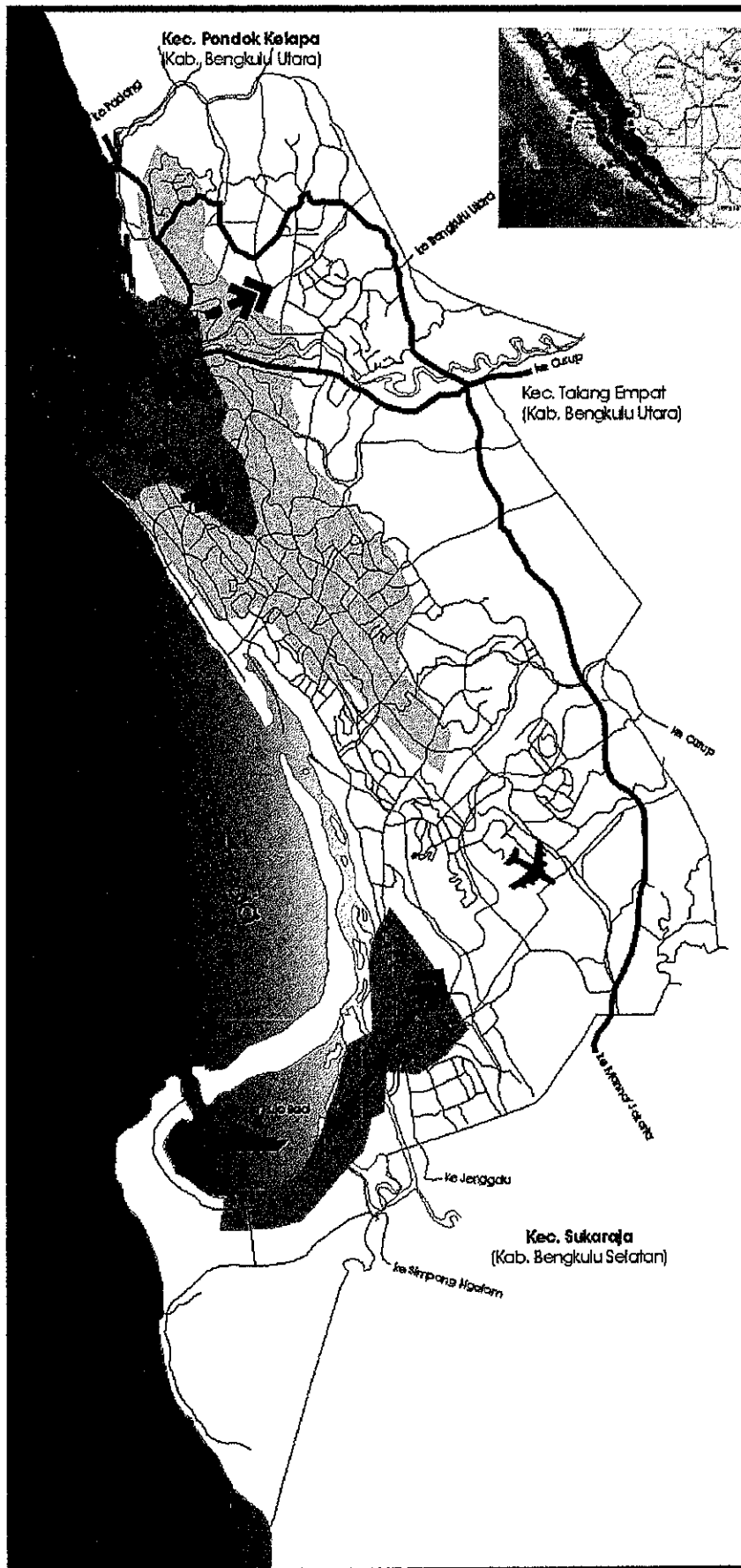
- Batas Kabupaten / Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Sungai
- Batas Pantai
- Jalan Nasional
- Jalan Propinsi
- Jalan Karamadya
- Bandar Udara
- Pelabuhan
- Perkembangan Stadia-I
- Perkembangan Stadia-II
- Perkembangan Stadia-III
- Perkembangan Kota Stadia-IV
- Arah Perkembangan Kota



SKALA :
1 : 1.250.000

No. Gambar :
3 - 1
No. Halaman :
55

SUMBER :
BAPPEDA KOTA BENGKULU



3.2. KEBIJAKAN TATA RUANG KOTA BENGKULU

Pemanfaatan ruang kota adalah peruntukan ruang dengan fungsi kawasan seperti untuk permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa (O'Sullivan), pelayanan sosial dan kegiatan ekonomi.

Pemanfaatan ruang pada kota dihubungkan dengan pemanfaatan tersebut diatas, serta dikaitkan dengan kebutuhan dan perkembangan fisik kota Bengkulu, maka kebutuhan ruang akan menempati dan memenuhi seluruh ruang kota (RTRW Kota Bengkulu) sehingga dalam kebijakan pemanfaatan ruang akan : (a), Terakomodasi pemanfaatan ruang kota yang ada secara maksimal, (b), pembangunan jaringan jalan guna mengakomodasikan perkembangan fisik kota secara sinergi serta (c), mekanisme perkembangan fisik kota melalui pengembangan secara berkesinambungan (continuous development) dan secara melompat (skipped development) yang diikuti oleh pengembangan infrastruktur kota.

Pengembangan tata ruang kota Bengkulu sejalan dengan pembangunan kota dalam upaya untuk pencapaian tujuan pembangunan guna mewujudkan masyarakat dalam rangka menciptakan masyarakat *Bengkulu Semarak* (Sejuk, Meriah, Aman, Rapih dan Kenangan).

3.2.1. Rencana Umum Tata Ruang Wilayah Kota Bengkulu

Fungsi Kota Bengkulu sebagai dasar dalam penentuan kebijakan pembangunan yang dilakukan, secara umum fungsi kota Bengkulu diarahkan atas fungsi primer dan sekunder.

a. Fungsi Primer

Dari berbagai aktivitas yang berkembang di kota Bengkulu dan kedudukan kota sebagai ibukota propinsi serta kedudukannya dalam struktur ruang sebagai pusat utama dalam wilayah propinsi Bengkulu, maka fungsi primer dari kota Bengkulu merupakan pusat jasa pelayanan. Sebagai pusat pelayanan, fungsi primer kota ditunjang oleh berbagai fasilitas seperti Pelabuhan Udara Fatmawati Sukarno, Terminal Regional Air Sebakul, pelabuhan laut Pulo Baai dan lainnya.

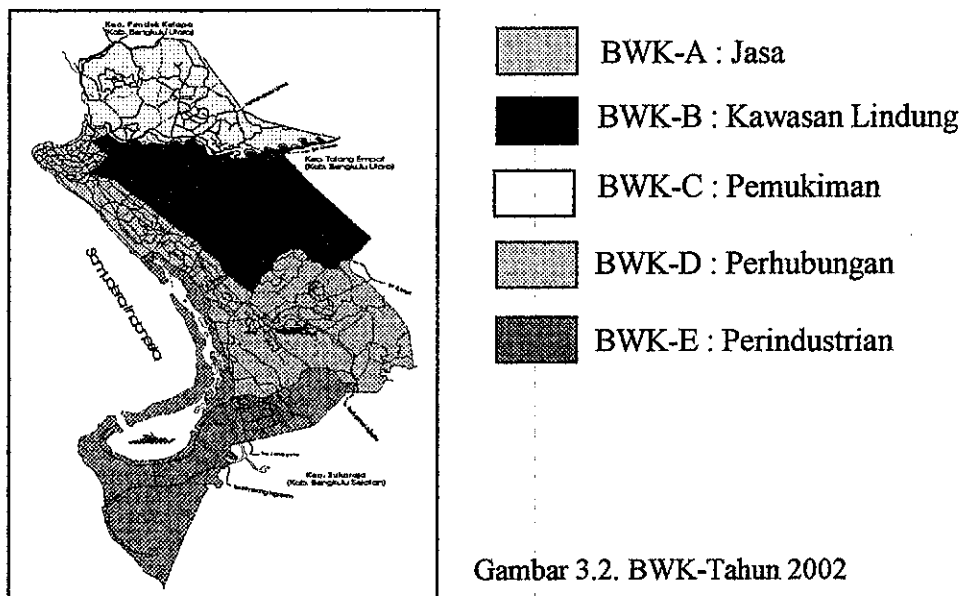
b. Fungsi Sekunder

Adapun fungsi sekunder sejalan dengan perkembangan fungsi dan peningkatan kegiatan kota Bengkulu antara lain ; (1). Pusat pemerintahan, (2). Pusat pendidikan, (3). Pusat perdagangan, (4). Permukiman, (5). Pusat kegiatan wisata / rekreasi, (6). Pusat Kesehatan

3.2.2. Struktur Ruang Kota Bengkulu

Rencana Bagian Wilayah Kota merupakan pengelompokan kegiatan kedalam suatu kawasan yang didasarkan pada potensi yang ada. Penentuan Bagian wilayah kota ini dimaksudkan untuk mempermudah dalam pengarahan kegiatan dan pembangunan.

Dari potensi yang ada dan didasarkan homogenitas kegiatan pada suatu wilayah, kota Bengkulu dibagi dalam 5 (lima) Bagian Wilayah Kota (BWK). Tiap bagian wilayah kota dipisahkan dengan batas-batas yang tegas baik dalam batas alam berupa sungai, danau maupun batas fisik buatan seperti jalan, drainase dan sebagainya. Tiap bagian wilayah kota dibedakan atas fungsi primer dan sekunder (Tabel III.1)



Gambar 3.2. BWK-Tahun 2002

TABEL III.1.
LUAS DAN FUNGSI BAGIAN WILAYAH KOTA BENGKULU
TAHUN 2002

NO	BAGIAN WILAYAH KOTA (BWK)	LUAS (Ha)	FUNGSI	
			PRIMER	SEKUNDER
1.	A (Pusat Kota)	1.725,83	Jasa	1. Perkantoran Propinsi 2. Perkantoran Kota 3. Perdagangan 4. Permukiman 5. Wisata 6. Jasa 7. Pendidikan
2.	B	2.887,74	Kawasan Lindung	1. Cagar Alam 2. Pertanian 3. Permukiman
3.	C	2.396,00	Permukiman	1. Perumahan 2. Pendidikan 3. Perdagangan
4.	D	3.717,67	Perhubungan	1. Pelabuhan Udara 2. Terminal Regional 3. Permukiman 4. Pemerintahan 5. Perdagangan
5.	E	3.724,76	Perindustrian	1. Industri 2. Pelabuhan 3. Pergudangan 4. Kawasan Lindung

Sumber : Revisi RUTRW - 1999



**MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

**KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL KOTA
BENGKULU TERHADAP PERKEMBANGAN
KAWASAN SEKITARNYA**

**KONDISI KAWASAN SEKITAR
TERMINAL AIR SEBAKUL BENGKULU**

SKALA

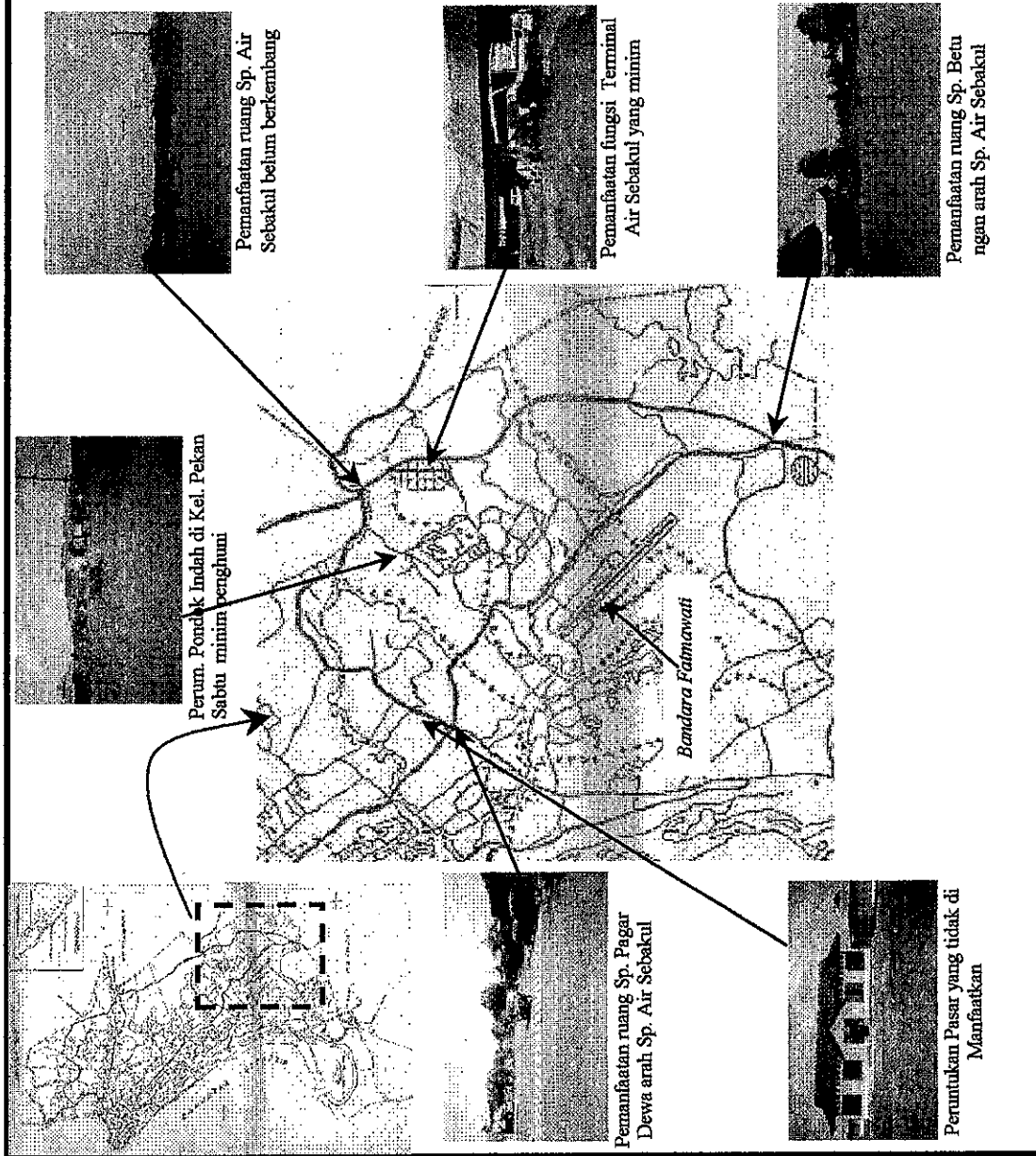
Tanpa Skala

NOMOR GAMBAR

NOMOR HALAMAN

59

Sumber : Hasil Survey, 2003



3.3. IDENTIFIKASI TATA RUANG KOTA BENGKULU

3.3.1. Kebijakan Pemanfaatan Ruang Kota Bengkulu

Pemanfaatan ruang kota Bengkulu adalah peruntukan ruang dengan fungsi kawasan seperti untuk pemanfaatan permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial dan perekonomian.

Pemanfaatan ruang kota dihubungkan dengan pemanfaatan fungsi kawasan tersebut diatas dan dikaitkan dengan kebutuhan dan perkembangan fisik kota Bengkulu, maka kebutuhan ruang kota untuk memenuhi dan menempati seluruh ruang kota menjadi bentuk dan struktur ruang kota Bengkulu yang Ideal dan efisien bagi kegiatan masyarakat sehari-hari. Adapun kebijakan pemanfaatan ruang kota adalah (a). Terakomodasinya pemanfaatan ruang kota yang telah ada, serta memanfaatkan secara maksimal bentuk pemanfaatan ruang yang telah ada, (b). Pengembangan dan pembangunan jaringan jalan akan mengakomodasikan perkembangan dan pengembangan fisik kota secara sinergi dan (c). Mekanisme perkembangan pengembangan fisik kota Bengkulu pada umumnya berupa (i). Berkesinambungan (continuous development) dan (ii). Melompat-lompat (Skipped Frog Development) yang kemudian diikuti oleh infrastruktur perkotaan

Penataan Ruang kota Bengkulu diarahkan untuk mewujudkan ruang wilayah yang mantap. Efisien, efektif dan optimal, berkesinambungan. Sesuai dengan kebutuhan daerah dan kemampuan daya dukung lahan yang tersedia.

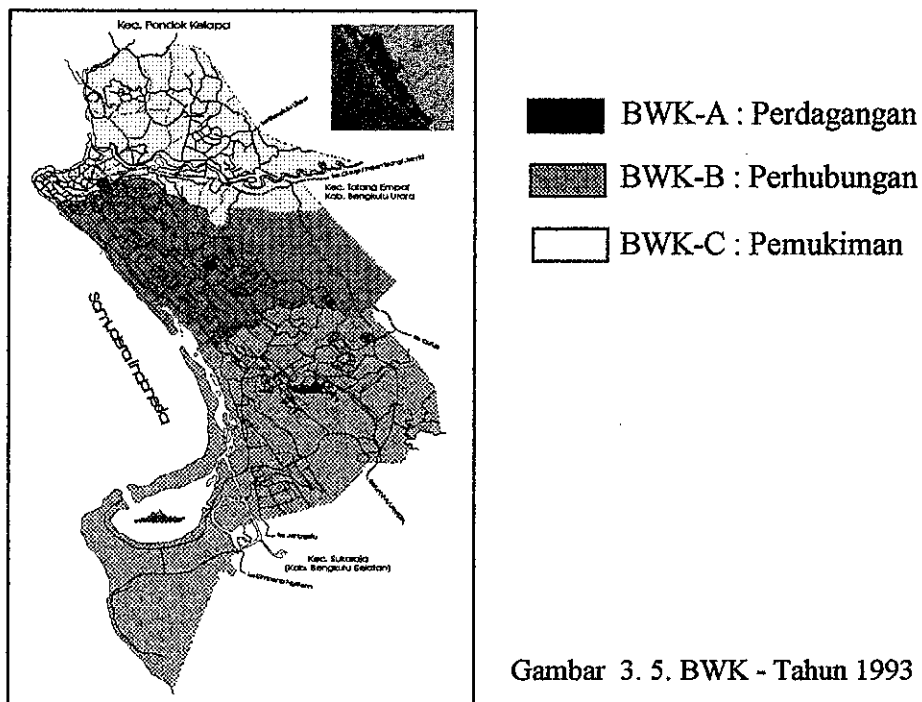
Adapun Perubahan arah kebijakan pemerintah kota dalam perkembangan pembangunan terlihat dari perubahan tata guna lahan. Kebijakan tata ruang dalam Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTR) kota Bengkulu tahun 1993 terlihat dalam

tabel III.2. bahwa kota Bengkulu dibagi dalam 3 Bagian Wilayah Kota ; (1). Bagian Wilayah Kota A (BWK-A) meliputi Kecamatan Teluk Segara dan sebagian Kecamatan Gading Cempaka dengan luas 17,60 Km² dengan fungsi primer perdagangan, terminal lokal dan Jasa dan fungsi sekundernya rekreasi, perkantoran dan perumahan . (2). Bagian Wilayah Kota B (BWK-B) meliputi Kecamatan Selebar dan sebagian Kecamatan Gading Cempaka dengan luas 90,73 Km² dengan fungsi primer pelabuhan udara, laut , terminal regional, pergudangan dan perguruan tinggi dan fungsi sekunder rekreasi, pertamanan dan perumahan dan (3). Bagian Wilayah Kota C (BWK-C) meliputi Kecamatan Muara Bangkahulu dan sebagian Kecamatan Teluk Segara dengan Kecamatan Muara Bangkahulu dan sebagian Kecamatan Teluk Segara dengan luas 36,19 Km² dan fungsi primer permukiman . pendidikan serta fungsi sekundernya rekreasi, pertanian dan perumahan.

TABEL III.2.
LUAS DAN FUNGSI BAGIAN WILAYAH KOTA BENGKULU
TAHUN 1993

NO	BAGIAN WILAYAH KOTA (BWK)	1993		
		LUAS (Ha)	FUNGSI	
			PRIMER	SEKUNDER
1.	A (Pusat Kota)	1760.00	Perdagangan	1. Wisata 2. Perkantoran 3. Perumahan
2.	B	9.073.00	Perhubungan	1. Pendidikan 2. Wisata 3. Perumahan 4. Terminal Regional 5. Pergudangan
3.	C	3.619,00	Permukiman	1. Pertanian 2. Wisata 3. Perumahan

Sumber : RUTR Kota Bengkulu tahun 1993



Sesuai dengan pertumbuhan dan perkembangan wilayah kota dan permasalahan, arah kebijakan dan perkembangan rencana program yang dihadapi. Perubahan tata ruang wilayah kota dalam pemanfaatan ruang dipengaruhi oleh faktor aksesibilitas, pusat pertumbuhan, potensi dan kegiatan baru sebagai spread effect dan multiplier effect. Bagian wilayah kota berubah menjadi 5 (lima) BWK ; (1). Bagian Wilayah Kota A (BWK-A) meliputi Kecamatan Teluk Segara dan sebagian Gading Cempaka dengan luas 1.725,83 Ha dan fungsi primer Bidang Jasa dan fungsi sekundernya Jasa, Pendidikan, Wisata, permukiman dan perdagangan, (2). Bagian Wilayah Kota B (BWK-B) meliputi Kecamatan Teluk Segara dan sebagian Kecamatan Gading Cempaka dengan luas 2.887,74 Ha dan fungsi primer kawasan lindung dan

fungsi sekunder Cagar alam, Pertanian dan permukiman, (3). Bagian Wilayah Kota C (BWK-C) meliputi Kecamatan Muara Bangkahulu dengan luas 2.396,00 Ha dan fungsi primer permukiman serta fungsi sekunder perumahan, pendidikan, jasa dan perdagangan, (4). Bagian Wilayah Kota D (BWK-D) meliputi sebagian Kecamatan Selebar dan Gading Cempaka dengan luas 3.717,67 Ha dan fungsi primer Perhubungan dan fungsi sekundernya Pelabuhan Udara, Terminal Regional, permukiman, jasa dan perdagangan dan (5). Bagian Wilayah Kota E (BWK-E) meliputi sebagian Kecamatan Selebar dengan luas 3.724,76 Ha dan fungsi primer perindustrian serta fungsi sekundernya Pelabuhan laut, pergudangan, industri dan kawasan lindung. (Tabel III.1 diatas)

3.3.2. Identifikasi Struktur Ruang Kota dan perubahan penggunaan lahan

Penataan ruang Kota Bengkulu diarahkan untuk mewujudkan pemanfaatan ruang wilayah yang mantap, efisien, efektif dan optimal serta berkesinambungan sesuai dengan kebutuhan daerah dan daya dukung lahan yang tersedia.

Konsep dasar rencana adalah menciptakan struktur pelayanan yang berjenjang mulai dari pusat kota, sub pusat dan pusat lingkungan. Sedangkan konsep bentuk kota adalah dengan memanfaatkan jalan lingkar pembentuk kota sehingga menjamin tersubsidinya kegiatan pembangunan kota.

Bila dilihat dari pembangunan di masing-masing kelurahan khususnya di Kecamatan Selebar, dapat diidentifikasi bahwa perubahan lahan perkebunan rakyat berubah menjadi lahan perumahan dan kegiatan ekonomi lainnya di kelurahan Pekan Sabtu dan Betungan.

A. Sebaran Penduduk

Sebaran penduduk dan permukiman di wilayah kota Bengkulu cenderung mengumpul pada daerah-daerah yang sudah maju, baik dari ketersediaan sarana dan prasarana kota juga potensi perekonomian yang dikembangkan. Beberapa kelurahan yang masuk dalam cakupan pelayanan dari fasilitas kota, batas-batas wilayah pelayanan sudah tidak terlihat lagi dan pada umumnya terletak di wilayah yang kepadatannya cukup tinggi. Pada periode 1990–1995 pemerintah kota Bengkulu telah membangun berbagai sarana dan prasarana seperti jaringan jalan baik berupa jalan lokal maupun jalan arteri primer yang melewati wilayah kecamatan Selebar sehingga pertumbuhan fisik kawasan mulai mengarah ke wilayah kecamatan Selebar ini antara lain pembangunan permukiman, perkantoran, perguruan tinggi serta adanya pembangunan terminal regional Air Sebakul yang dapat menjadi tarikan dalam pemerataan penyebaran penduduk. Penyebaran dan kepadatan penduduk di wilayah kota Bengkulu dapat dilihat bahwa wilayah permukiman yang paling luas terletak di Kecamatan Selebar dan Gading Cempaka, tapi tingkat kepadatan yang tinggi terdapat di Kecamatan Gading Cempaka sebesar 56 jiwa/Ha sedangkan tingkat kepadatan di Kecamatan Selebar hanya sebesar 52 jiwa/Ha sehingga masih banyak lahan kosong yang belum dimanfaatkan dalam pembangunan dan perkembangan wilayah. Tingkat pertumbuhan penduduk khususnya ke arah kecamatan Selebar sangat rendah tersebut menunjukkan bahwa arahan pengembangan wilayah ke arah wilayah kecamatan Selebar tidak terlalu meningkat dengan adanya pusat kegiatan seperti terminal regional Air Sebakul dan aktivitas sosial lainnya seperti kantor Samsat, perguruan tinggi dan lainnya sehingga perumahan-perumahan yang ada banyak tidak terisi.

TABEL III.3
KEPADATAN PENDUDUK KOTA BENGKULU PER KECAMATAN
TAHUN 2000

NO	KECAMATAN	LUAS (Ha)		PENDUDUK (JIWA)	KEPADATAN (JIWA/km ²)
		TOTAL	EFEKTIF		
1	Gading Cempaka	2.855	1.590.52	159.077	10.005
2	Teluk Segara	1.668	937.77	48.734	5.196
3	Selebar	7.533	6.217.74	46.296	745
4	Muara Bangkahulu	2.396	2.033.13	27.559	1.355
		14.452	10.776.13	281.666	

Sumber : HSP-2000. Hasil Analisis 2003

B. Karakteristik Perekonomian

Kegiatan perekonomian yang berlangsung di kota Bengkulu secara garis besar terdiri dari sektor pertanian, perdagangan, industri, angkutan, pertambangan dan jasa lainnya.

Beberapa kegiatan perekonomian yang berjalan, diantaranya sektor pertanian. produksi tanaman pangan, peternakan, perkebunan dan perikanan dilihat dari perkembangan produksinya umumnya mengalami turun-naik dalam periode 1997-2000, begitu juga halnya dibidang peternakan. Berbeda dengan sektor perikanan, kegiatan di sektor ini lebih menonjol karena posisi geografis kota Bengkulu berada di pantai barat Sumatera Samudera Indonesia sehingga banyak penduduk yang berprofesi sebagai nelayan dibandingkan dengan petani tambak. Sektor perikanan ini dapat memberikan sumbangan PDRB kota Bengkulu sebesar 2,64 % dari 4,04 % sumbangan PDRB yang berasal dari sektor pertanian.

C. Karakteristik Perdagangan

Kegiatan perdagangan merupakan kegiatan yang sangat berpengaruh langsung terhadap roda perekonomian kota Bengkulu dimana skala pelayanan dari aktifitas

perdagangan di kota Bengkulu tidak hanya pada produk lokal saja, tapi juga penduduk secara regional karena barang-barang yang diperdagangkan bukan hanya terbatas pada barang-barang kebutuhan primer saja tapi juga barang-barang kebutuhan sekunder yang tidak hanya dari Bengkulu saja tapi juga aktifitas perekonomian yang berada disekitarnya seperti yang berasal dari Palembang, Jakarta, Lampung, Jambi dan Padang dimana semuanya itu mempunyai aksesibilitas yang cukup baik dan di tunjang oleh prasarana yang baik. Pusat-pusat perdagangan yang terdapat di Kota Bengkulu tersebar di beberapa kecamatan didalam kota seperti Pasar Barukoto dan Pasar Minggu, di Jalan KZ. Abidin, Jalan Suprpto di Kecamatan Teluk Segara, Pasar Panorama, Jalan Salak, Jalan Sutoyo, Jalan S. Parman, di Kecamatan Gading Cempaka, Pasar Pagar Dewa di Kecamatan Selebar yang merupakan pengembangan wilayah dan terminal Air Sebakul sebagai sentra kegiatan pergerakan secara regional. Bila dilihat dari struktur penduduk kota Bengkulu menurut mata pencaharian, sektor perdagangan merupakan sektor dominan dan banyak menyerap tenaga kerja yaitu sebesar 3,34% penduduk bekerja.

D. Karakteristik Jasa

Propinsi Bengkulu, khususnya kota Bengkulu, salah satu sektor andalannya adalah merupakan daerah tujuan wisata, mempunyai potensi yang sangat besar di bidang Kepariwisata seperti mempunyai objek wisata alam yang indah, serta objek wisata peninggalan sejarah yang menarik. Perhotelan dan restoran sebagai salah satu sarana dan prasarana wisata yang sangat penting, dari sejumlah hotel yang ada di kota Bengkulu, lokasi hotel masih banyak memusat di pusat kota dan belum terlihat pengembangan ke arah kecamatan lain di sekitar pusat kota.

Dengan potensi tujuan wisata di kota Bengkulu , sektor jasa angkutan merupakan kegiatan yang mempunyai pengaruh yang sangat besar dalam menunjang sektor-sektor perekonomian. Di kota Bengkulu kegiatan angkutan kota dan regional sudah berkembang dengan baik, terlihat dari aktifitas pergerakan angkutan dalam kota, antar kota dan antar propinsi. Adapun sistem transportasi yang ada di kota Bengkulu adalah sistem transportasi darat, laut dan udara. Dari Ketiga sistem transportasi tersebut, pelayanan jasa angkutan antar kota antar propinsi dari kota Bengkulu melayani trayek ke Jakarta, Palembang, Lampung, Jambi, Padang, Pekanbaru, Bandung dan Semarang-Solo serta Jogja sehingga peran terminal regional Air Sebakul dalam menampung dan melayani jenis angkutan darat sangat potensial. Disamping itu peran pelabuhan laut yang merupakan pelabuhan samudera dengan kapasitas pelabuhan menampung kapal dengan bobot mati 350-27000 ton, hanya melayani angkutan penumpang antar pulau dalam propinsi dan angkutan barang dan hasil tambang batubara ke pulau Jawa. Sedangkan pelabuhan udara yang merupakan prasarana udara kota Bengkulu (Bandara Fatmawati), aksesibilitas dan frekuensi penerbangannya hanya melayani Jakarta – Bengkulu pulang pergi saja dengan satu kali penerbangan yang menggunakan pesawat Fokker-28. Perkembangan lalu lintas udara di Bandara Fatmawati tidak stabil, dimana tahun 1990 terdapat kuantitas penerbangan sebanyak 1.085 kali dengan jumlah penumpang sebanyak 34.866. Terakhir pada tahun 2000 terjadi penurunan yang sangat drastis dimana hanya terdapat 378 kali jumlah penerbangan dengan jumlah penumpang sebanyak 20.438 penumpang yang datang ke Bengkulu dan sebanyak 18.641 penumpang yang berangkat meninggalkan Bengkulu. (BPS Bengkulu, 2000)

TABEL. III.4.
FREKUENSI LALU LINTAS ANGKUTAN UDARA
DI BANDARA FATMAWATI BENGKULU
TAHUN 1997-2000

TAHUN	JAKARTA - BENGKULU - JAKARTA			
	Pesawat		Penumpang	
	Datang	Pergi	Datang	Pergi
1997	1.111	1.111	13.358	16.319
1998	425	425	19.388	18.433
1999	476	476	16.590	15.679
2000	378	378	20.438	18.641

Sumber : BPS BENGKULU, 2000

3.3.3. Perubahan Penggunaan Lahan disekitar Terminal Air Sebakul Kota Bengkulu

Bagian wilayah pusat kota Bengkulu dikembangkan ke arah selatan sedangkan pembangunan kota ke arah timur yaitu dibangunnya terminal regional, pendidikan (khususnya perguruan tinggi) dan perumahan. Kegiatan tetap terkonsentrasi di Kecamatan Gading Cempaka dan sebagian menyebar di kecamatan Selebar seperti Dinas Pekerjaan Umum, Samsat dan Pengadilan Tinggi yang tetap merupakan konsentrasi pergudangan dan Industri.

Berdasarkan kajian terhadap data sekunder dan survey lapangan diperoleh gambaran bahwa perkembangan dan pertumbuhan penduduk di kota Bengkulu penyebarannya terpusat di pusat kota dan kota-lama dimana pemanfaatan lahan cukup optimal tapi di pinggiran kota khususnya arah selatan dan Timur kota Bengkulu memiliki kepadatan penduduk yang cukup rendah (Kecamatan Selebar) dan masih

banyak lahan kosong maupun tanah perkebunan dan pertanian yang belum dimanfaatkan sesuai dengan peruntukan lahannya. Semenjak tahun 1993 sesuai dengan pelaksanaan fisik program pembangunan oleh Pemerintah Kota Bengkulu, terjadi perpindahan beberapa kantor pemerintah ke kawasan terminal Air Sebakul dan arah pelabuhan laut Pulo Baai di Kecamatan Selebar yang mendekati jalan Lingkar selatan berupa jalan arteri primer yang melewati terminal Air Sebakul sehingga perubahan lahan pertanian dan perkebunan menjadi kegiatan perkantoran dan terminal. Pengembangan perumahan baik oleh swasta maupun pemerintah (Perumnas) diantaranya Perumahan Kemiling Permai dan Pondok Indah di Kelurahan Pekan Sabtu (sekitar terminal); dan lebih didominasi oleh pembangunan Perumahan baik oleh swasta maupun pemerintah ke arah Kelurahan Betungan, Pagar Dewa dan Pondok Bumi Ayu di Kelurahan Kandangan. Sementara, kawasan perdagangan (pertokoan dan pasar) lebih berkembang di persimpangan Pagar Dewa dan Betungan. (Lihat tabel III.5 berikut).

TABEL III. 5.
PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN BAGIAN WILAYAH KOTA
TAHUN 1993-2002

NO	JENIS PEMANFAATAN	1993		2002		PERUBAHAN		KET
		LUAS (HA)	PROSENTASE	LUAS (HA)	PROSENTASE	LUAS (HA)	PROSENTASE	
1	Perumahan	4.532,00	31,4	5.434,00	37,6	-902,00	(6,2)	
2	Pemerintahan	124,20	0,9	135,00	0,9	-10,80	(0,1)	
3	Perdagangan (pasar dan toko)	59,60	0,4	120,00	0,8	-60,40	(0,4)	
4	Komersial non-toko	19,70	0,1	25,00	0,2	-5,30	(0,0)	
5	Sarana Sosial	941,70	6,5	1.072,00	7,4	-130,30	(0,9)	
6	Industri	858,00	5,9	1.770,00	12,2	-912,00	(6,3)	
7	Wisata	249,60	1,7	615,10	4,3	-365,50	(2,5)	
8	Pelabuhan Udara	264,00	1,8	350,00	2,4	-86,00	(0,6)	
9	Pelabuhan Laut	344,90	2,4	344,90	2,4	0,00	-	
10	Pendidikan Tinggi	225,00	1,6	230,00	1,6	-5,00	(0,0)	
11	Pertanian	1.856,00	12,8	414,00	2,9	1.442,00	10,0	
12	Kawasan Lindung	2.850,00	19,7	2.850,00	19,7	0,00	-	
13	Kuburan	40,00	0,3	40,00	0,3	0,00	-	
14	Rawa dan Danau	354,90	2,5	153,00	1,1	201,90	1,4	
15	Terminal	30,90	0,2	15,00	0,1	15,90	0,1	
16	Lain-lain	1.701,50	11,8	884,00	6,1	817,50	5,7	
		14.452,00	100,0	14.452,00	100,0			

sumber : BPN Bengkulu, 2000

BAB IV

KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL KOTA BENGKULU TERHADAP PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

4.1. KAJIAN SISTEM TRANSPORTASI KOTA BENGKULU

Kota Bengkulu merupakan bagian dari wilayah Propinsi Bengkulu yang terletak dibagian barat Pulau Sumatera dan salah satu dari 4 (empat) Kabupaten/ Kota yang menjadi ibukota propinsi. dengan luas wilayah 144.52 Km². Secara administratif Propinsi Bengkulu berbatasan sebelah Utara dengan Propinsi Sumatera Barat; sebelah Timur dengan Propinsi Jambi dan Sumatera Selatan; sebelah Selatan dengan Propinsi Lampung; sebelah Barat dengan samudra Indonesia

Sistem jaringan transportasi di Kota Bengkulu menunjukkan keterpaduan seluruh moda angkutan yang ada baik moda angkutan darat , udara maupun laut. Moda angkutan darat yang menjadi prasarana yang terpadu antar moda didukung dengan sistem jaringan jalan yang umumnya berada pada kondisi sedang dan baik.

Simpul sistem jaringan jalan berupa terminal, seperti sarana terminal regional AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) terintegrasi dengan terminal AKDP (Antar Kota Dalam Propinsi) dan angkot. Lokasi terminal AKAP berada pada jalur lingkaran luar kota dan sistem trayek angkutan kota telah diatur walaupun kondisinya masih belum stabil.

Fungsional jaringan jalan kota Bengkulu telah mengakomodasi kebutuhan perjalanan regional (antar kota dan antar propinsi) dan angkutan berat walaupun masih bercampur dengan lalu-lintas lokal.

4.1.1. Jumlah Kendaraan

Jumlah kendaran yang beroperasi di kota Bengkulu berdasarkan data yang terdaftar di Polresta dan DLLAJ kota (Tabel IV.1) berjumlah 34.041 buah kendaraan dengan komposisi sebagai terurai di tabel.

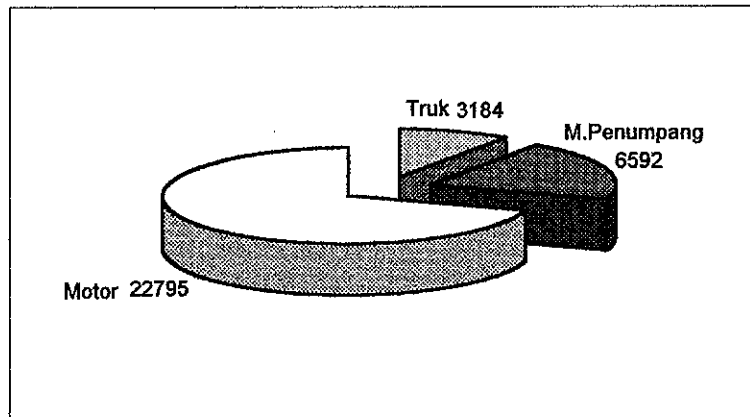
Tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan / armada angkutan yang keluar/ masuk Bengkulu membutuhkan sarana dan prasarana yang baik sesuai dengan tingkat pelayanan yang ada, begitu juga peningkatan pertumbuhan penduduk dan penumpang, maka fungsi terminal Air Sebakul perlu ditingkatkan dalam upaya untuk mendukung dan menampung jumlah arus pergerakan kendaraan dan penumpang yang keluar masuk terminal baik perjalanan antar kota maupun antar propinsi. Tingkat pertumbuhan tersebut seiring dengan tingkat pertambahan jumlah penduduk dan tingkat perkembangan aktifitas perekonomian daerah/ kota.

TABEL IV.1.
KOMPOSISI KENDARAAN DI KOTA BENGKULU

JENIS KENDARAAN	JUMLAH
Angkutan Umum ;	
▪ Dalam Kota	1.066
▪ Dalam Propinsi	167
▪ Antar Propinsi	227
Taxi	10
Angkutan Barang (Truk)	3.184
Mobil Penumpang	6.592
Sepeda Motor	22.795

Sumber : DLLAJ Kota Bengkulu

GAMBAR 4.1
PROPORSI JUMLAH KENDARAAN MENURUT JENIS



Sumber : DLLAJR Kota Bengkulu

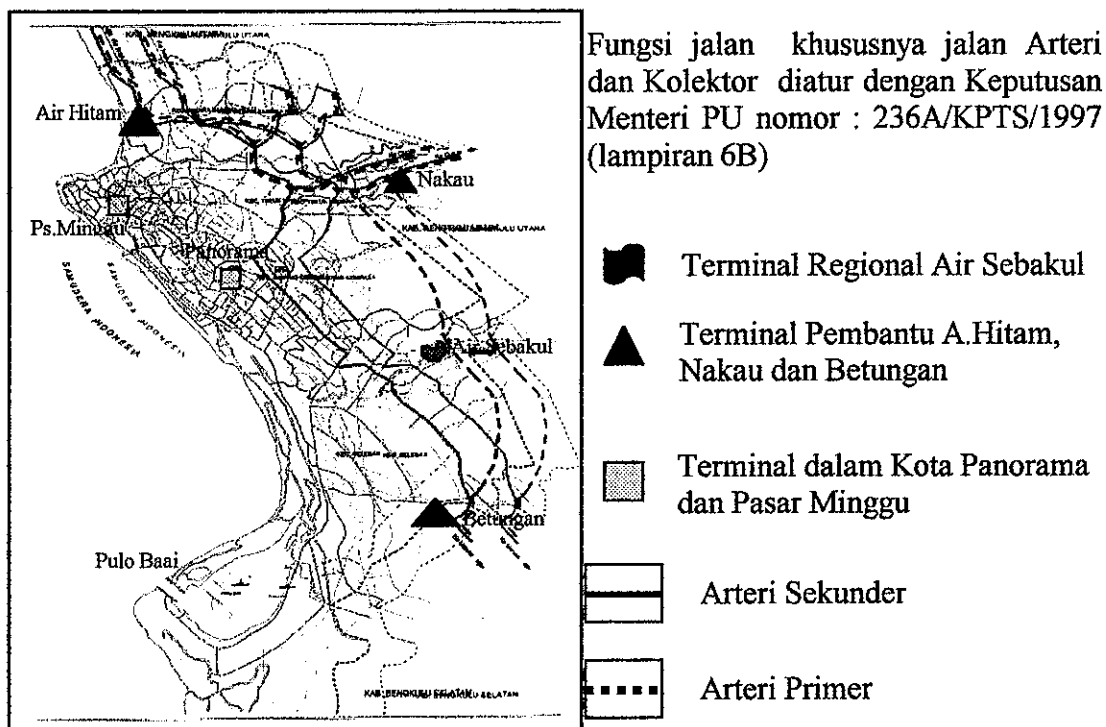
4.1.2. Jaringan Jalan Kota

Pola jaringan jalan kota Bengkulu pada umumnya berbentuk *grid* dan jaringan jalan primer mengikuti pola batas kota berupa busur melingkar yang membentang sepanjang batas kota dari bagian selatan Pelabuhan laut Pulo Baai melingkar ke Timur dan berakhir di utara di desa Pasar Pedati yang merupakan jaringan jalan arteri primer. Jaringan jalan dalam kota merupakan jalan perkotaan dengan fungsi Arteri sekunder yang didukung oleh jaringan jalan kolektor dan lokal.

Kondisi lalu lintas saat ini di kota Bengkulu berada pada tingkat baik (Dep. Kimpraswil, 2000) karena secara umum cukup tersedianya sistem jaringan jalan dalam menampung arus lalu-lintas. Jaringan jalan yang ada terdiri dari Jaringan jalan arteri primer dan sekunder yang berupa jalan negara yang melintasi Bengkulu sebagai Jalur Lintas Barat Pulau Sumatera dan jalan arteri kota yang melintasi dalam kota yang merupakan jalan perkotaan.

4.2. KAJIAN TERMINAL AIR SEBAKUL

Kota Bengkulu memiliki beberapa buah terminal yang menjadi simpul-simpul kota dan pusat kegiatan antara lain ; Terminal Panorama sebagai Terminal AKDP, Terminal Pasar Minggu sebagai terminal kota, Terminal Air Sebakul sebagai terminal regional AKAP dan Terminal Air Hitam, Betungan dan Nakau sebagai terminal pembantu di perbatasan kota.



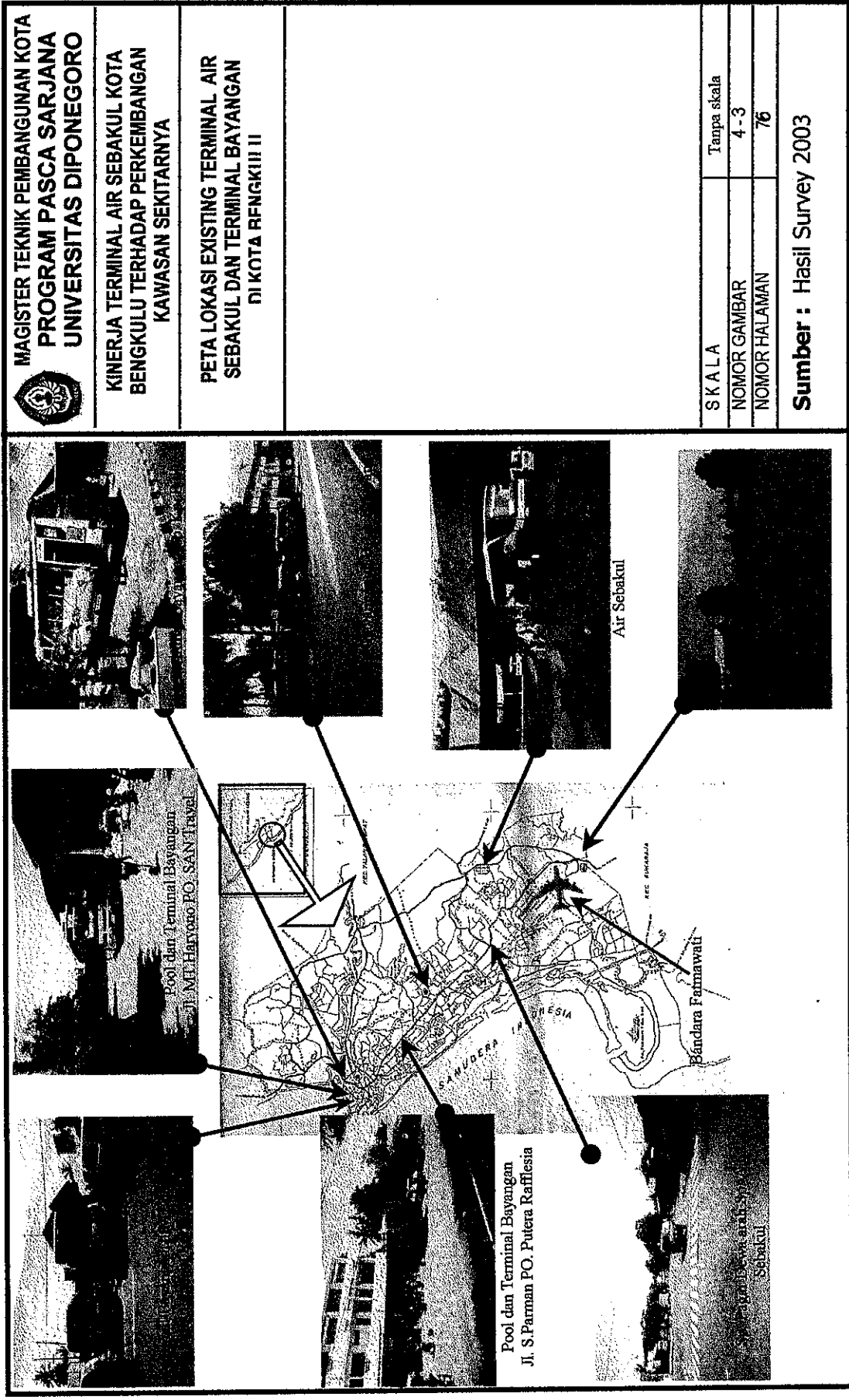
Gambar 4.2. Terminal dan Jaringan Jalan

4.2.1. Fungsi Terminal Air Sebakul

Pengaturan jenjang fungsi terminal tersebut dimaksudkan untuk mengatur sistem pelayanan transportasi yang terstruktur dan berjenjang (hirarki) dalam mendukung perkembangan pola tata ruang wilayah kota Bengkulu.

Terminal Air Sebakul ditetapkan sebagai terminal induk Regional untuk angkutan antar propinsi, tapi sampai saat ini perusahaan angkutan antar propinsi belum memanfaatkan prasarana terminal ini, melainkan mereka menggunakan kantor/ loket penjualan tiket bus setiap perusahaan yang berada dalam kota. Akibatnya muncul terminal-terminal bayangan yang menjamur di pusat-pusat kota diantaranya di jalan MT. Haryono, Jalan Bali, Jalan Ratu Agung, Jalan Salak, Jalan Merapi, Jalan A. Yani, Jalan Rawa Makmur, dan Jalan Kapten Tendean yang merupakan jalan-jalan arteri sekunder dan Kolektor primer sehingga terminal Air Sebakul tidak berfungsi maksimal. Kondisi tersebut dapat diperhatikan dari bertebarannya letak terminal bayangan didalam kota dengan tata letak yang tidak teratur menurut kondisi lahan dan lokasi kepemilikan dari para operator otobus saja. (kondisi existing dapat dilihat dalam lampiran foto 4.3 berikut.)

Kondisi yang terlihat saat ini dapat dikatakan bahwa terminal Air Sebakul menjadi tidak maksimal fungsinya karena rata-rata kendaraan angkutan bus yang beroperasi baik saat kedatangan maupun keberangkatan tidak terlihat adanya aktivitas yang layaknya seperti layaknya kesibukan kegiatan sebuah terminal dalam melayani kendaraan bis maupun penumpang yang berangkat dan bepergian. Akibat dari kondisi terminal yang demikian sehingga sirkulasi arus angkutan kota yang datang dan keluar terminal menuju kotapun menjadi sepi penumpang. (lihat Tabel IV.2 dan IV.3 berikut)



**MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

**KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL KOTA
BENGKULU TERHADAP PERKEMBANGAN
KAWASAN SEKITARNYA**

**PETA LOKASI EXISTING TERMINAL AIR
SEBAKUL DAN TERMINAL BAYANGAN
DI KOTA RENGKIH II**

SKALA	Tanpa skala
NOMOR GAMBAR	4-3
NOMOR HALAMAN	76

Sumber : Hasil Survey 2003

TABEL IV.2
PERGERAKAN BIS DATANG DAN PERGI DARI KOTA BENGKULU
ANGKUTAN KOTA DALAM PROPINSI (AKDP)

NO	Nama Perusahaan Bis	Keberangkatan / Kedatangan								Total
		Muko-muko	Arga Makmur	Curup	Kepabyang	Manna	Krui	Bintuhan	Tj. Iman	
1	Damri	1	1	1	1	1	1	1		
2	Marlin	1		1	1	1		1		
3	Sinar Dempo					1				
4	Anak Agung			1	1	1				
5	PALAPA	1		1						
6	Terang				1		1			
7	HABECO	1		1	1	1				
8	Painan Indah	1			1	1	1			
9	Mawar Selatan				1	1	1			
10	Krui Putra			1	1	1	1			
11	Sapa Marwah	1	1							
12	Angsa Dua	1	1		1					
13	Sumber Mulya	1	1	1	1	1	1	1		
14	CSH'88				1	1				
15	Tanjung Indah	1	1	1	1	1	1			
16	San Travel			1	1					
		9	5	9	12	10	7	4	0	56

sumber : DLLAJ Bengkulu dan hasil analisis 2003

TABEL IV. 3
PERGERAKAN BIS DATANG DAN PERGI DARI KOTA BENGKULU
ANGKUTAN KOTA ANTAR PROPINSI (AKAP)

NO	Nama Perusahaan Bis	Keberangkatan / Kedatangan								Total
		Padang	Pekanbaru	Jambi	Palembang	Lampung	Jakarta	Bandung	Jogja	
1	Giri Indah				1	1	1		1	
2	Damri	1		1	1	1	2	1	1	
3	Marlin	1		1	1	1		1		
4	Sriwijaya Express			1	1	1				
5	ALS		1		1	1	1			
6	Bengkulu Indah	2		1	1	1	2	2	1	
7	Putera Rafflesia	2	1	2	3	2	2	2	2	
8	Bandung Indah				2	2	2	1		
9	Sumber Mulya	1	1	1	1	1	2	1	2	
10	CSH'88	1			2	1	2	1		
11	Tanjung Indah	1	1	1	2	1	2	1		
12	Travel Rafflesia				2	1	2	1	1	
13	San Travel	1			1	1	2		1	
		10	4	8	19	14	20	9	9	93

sumber : DLLAJ Bengkulu dan hasil analisis 2003

4.2.2. Fungsi Terminal sebagai Pusat Pertumbuhan

Dalam perkembangannya, pergeseran fungsi kegiatan akan membentuk struktur kota yang berpengaruh pada bentuk fisik (morfologi) kota. Bentuk fisik kota, akan berubah dimana terjadi akumulasi kegiatan yang menyebabkan lahan (tempat) sudah tidak mampu lagi untuk menampung kegiatan di atasnya atau terjadi perubahan fungsi (kegiatan) di atasnya. Oleh karena itu struktur ruang kota yang terbentuk atau yang dibentuk (direncanakan) akan mempengaruhi bentuk kota yang akhirnya akan mengubah fungsi lahan. Pusat-pusat kegiatan ekonomi seperti pasar, terminal, pertokoan atau perdagangan merupakan *embrio* pembentuk struktur ruang kota yang amat penting..

Untuk meningkatkan nilai lahan kota khususnya di pinggiran, dilakukan perubahan pembentuk struktur ruang kota sehingga diharapkan akan terjadi pemerataan fungsi lahan dan menjadikan bentuk fisik kota berubah. Penempatan terminal sebagai tempat pelayanan kegiatan pergerakan dan ekonomi kota akan mempengaruhi fungsi lahan di sekitarnya. Penempatan lokasi terminal ini juga perlu diikuti dengan pembangunan sarana dan prasarana penunjang yang lain sehingga perubahan lokasi menjadi berhasil.

Terminal Air Sebakul terletak dalam Bagian Wilayah Kota D (BWK-D) yang merupakan penyangga kegiatan Primernya adalah Sektor Perhubungan dan kegiatan sekundernya antara lain Pelabuhan Udara, Terminal Regional, Permukiman, Pemerintahan, Perdagangan. Pemanfaatan terminal-terminal pendukung yang merupakan terminal penyangga merupakan aspek yang sangat potensial dalam mengaktifkan kinerja terminal Air Sebakul, tapi implementasinya malahan aktifitas

terminal Air Sebakul menjadi tidak dimanfaatkan secara maksimal sehingga banyak bermunculan terminal-terminal bayangan yang menjamur didalam kota sehingga mengganggu aktifitas pergerakan kendaraan dipusat-pusat kota. Akibatnya aktivitas terminal kurang dapat berfungsi sebagai core activity guna menarik kegiatan-kegiatan lainnya sehingga dapat terjadinya aglomerasi baru di kawasan sekitar terminal dan terminal sebagai aspek penarik utamanya.

Keberadaan terminal-terminal bayangan di dalam kota tersebut sudah berjalan lama. Fenomena ini mengakibatkan kondisi arus lalu lintas di dalam kota, pada kondisi puncak baik pada saat kedatangan dan keberangkatan bus serta penumpang menjadikan arus lalu-lintas disekitar terminal bayangan menjadi macet dan sembrawat. Kesembrawutan pemanfaatan ruang kota tersebut membuat pemandangan aktifitas kota yang tidak baik terhadap lingkungan sekitarnya. Kondisi demikian merupakan kegiatan rutinitas yang berlangsung sekitar antara jam 06.00-10.00 dan jam 14.00-16:00 WIB disetiap terminal bayangan yang ada dalam melayani penumpang dan operator kendaraan yang datang dari berbagai kota didalam propinsi dan kendaraan yang datang dari propinsi lain serta kendaraan-kendaraan yang akan berangkat.(Lampiran Tabel IV.4 berikut)

Perusahaan angkutan bus dan mikrolet yang ada saat ini, rata-rata membuat pool dan terminal sendiri-sendiri di pusat kota dan letaknya menyebar didalam kota Bengkulu terutama disepanjang Jalan MT Haryono, Jalan Suprpto, Jalan Sutoyo, Kampung Bali dan Jalan Natadirja. sehingga keberadaan terminal Air Sebakul hanya sebagai tempat persinggahan dan melapor saja sebelum bus-bus tersebut meneruskan perjalanannya ke tujuan masing-masing, jadi bukan berfungsi sebagai terminal yang seharusnya jadi tempat perpindahan moda angkutan, parkir bus, tempat istirahat, pergantian antar moda, tempat kedatangan dan keberangkatan penumpang dan lainnya.

TABEL IV.4
WAKTU KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN BIS DARI BENGKULU, TAHUN 2003

NO	Nama Perusahaan Bis	Jam / Kedatangan / Keberangkatan																								Total
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
1	Giri Indah																									
2	Damiri																									
3	Marlin																									
4	Sinar Dempo																									
5	Sriwijaya Express																									
6	Anak Agung																									
7	PALAPA																									
8	Terang																									
9	HABECO																									
10	Painan Indah																									
11	Mawar Selatan																									
12	Krui Putra																									
13	Sapa Marwah																									
14	Angsa Dua																									
15	ALS																									
16	Bengkulu Indah																									
17	Putera Rafflesia																									
18	Bandung Indah																									
19	Sumber Mulya																									
20	CSH'88																									
21	Tanjung Indah																									
22	Travel Rafisia																									
23	San Travel																									

Sumber : DLLAJ Terminal Air Sebakul Bengkulu, 2003

Keterangan
 : Kedatangan
 : Keberangkatan

4.3. ANALISIS PERKEMBANGAN PENGGUNAAN LAHAN

4.3.1. Perkembangan Penggunaan Lahan di Kota Bengkulu

Melihat perkembangan penggunaan lahan yang terjadi di lokasi studi yang tepatnya di kawasan kecamatan Selebar di sekitar Terminal Air Sebakul, maka perlu dilakukan analisis awal terhadap perkembangan penggunaan lahan yang terjadi di tingkat Kota Bengkulu sebagai lingkup yang lebih luas. Dari perkembangan penggunaan lahan yang terjadi di Kota Bengkulu dapat diketahui adanya perubahan penggunaan lahan yang terjadi di lokasi studi. Guna mendapat informasi terhadap besarnya perubahan penggunaan lahan yang terjadi maka dilakukan analisis terhadap data yang berupa peta penggunaan lahan Kota Bengkulu.

Dalam kaitannya dengan permasalahan studi yang akan diangkat dimana perkembangan penggunaan lahan yang akan di perhatikan adalah antara tahun 1993 sampai dengan tahun 2002, maka dalam analisis perkembangan penggunaan lahan yang terjadi di Kota Bengkulu ini digunakan peta penggunaan lahan eksisting tahun 1993 dan peta penggunaan lahan eksisting tahun 2002, dimana dari kedua kondisi penggunaan lahan tersebut akan dilakukan perbandingan untuk mendapatkan besarnya perubahan penggunaan lahan yang terjadi selama kurun waktu tersebut.

A. Kondisi Penggunaan Lahan Kota Bengkulu Tahun 1993

Penggunaan lahan eksisting yang terjadi di Kota Bengkulu pada tahun 1993 masih di dominasi oleh penggunaan lahan untuk perumahan dan kawasan lindung . yang masing – masing dengan prosentase penggunaan lahan sebesar 31.40 % dan 19.70 %

dari luas lahan di Kota Bengkulu. Keberadaan kawasan lindung prosentase terbesar berada di bagian Barat dan Timur Kota Bengkulu yaitu sebagian wilayah pantai disekitar pelabuhan laut Pulo Baai dan kawasan danau Dendam Tak Sudah. Sementara itu penggunaan lahan untuk permukiman perkotaan menempati lahan sebesar 31,40 % dari lahan yang ada. Dari prosentase penggunaan lahan pemukiman tersebut, lahan permukiman perkotaan masih sangat terpusat pada bagian pusat kota dan kurang ada penyebaran ke daerah pinggiran, sementara itu lahan perdesaan yang sebagian besar berada di sepanjang jalan arteri primer yang berada di Utara dan Timur Kota Bengkulu belum tersebar merata.

Di sepanjang jalan menuju Terminal Air Sebakul (Jalan arteri primer Betungan – Sp. Air Sebakul) belum teridentifikasi adanya penggunaan lahan untuk lahan permukiman. Pada hal sejak tahun 1993 koridor jalan ini sudah dibangun jalan aspal dengan kondisi 2 lajur-4 jalur (*Two ways-Four lanes*). Pada koridor jalan masih dapat dilihat adanya lahan terbuka dan semak/ belukar sepanjang jaringan jalan yang ada. Pembangunan hanya terlihat sepanjang koridor jalan kolektor Sp. Pagar Dewa - Sp. Air Sebakul. Koridor jalan arteri primer ini sudah berupa jalan aspal dan teridentifikasi adanya penggunaan lahan untuk permukiman yang terbentuk mengikuti jaringan jalan dan menyebar.

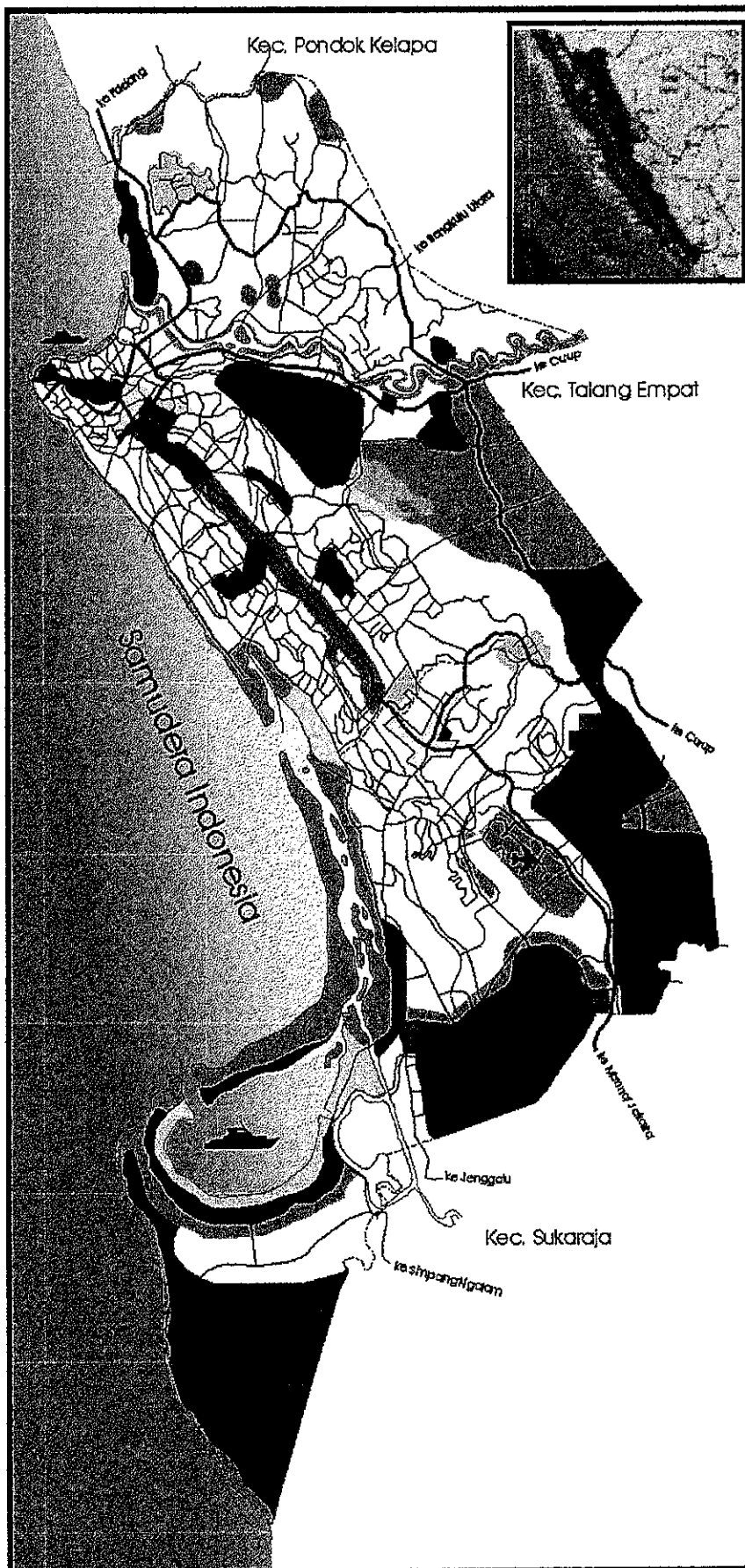
Penggunaan lahan Kota Bengkulu pada tahun 1993 sebagian lahan lagi digunakan untuk jenis penggunaan lahan yang berupa perkebunan dan ladang, rawa-rawa dan tambak, penggunaan lahan untuk industri yang sebagian besar merupakan penggunaan lahan untuk industri kecil dan pergudangan yang dikelola oleh Perum. Pelabuhan serta swasta dan penggunaan lahan untuk keperluan lainnya seperti yang

berkaitan dengan penggunaan lahan untuk fasilitas umum, jaringan jalan, dan lahan – lahan terbuka lainnya. Untuk lebih jelasnya penggunaan lahan di Kota Bengkulu Tahun 1993 dapat dilihat pada Tabel IV.5 dan pada gambar 4.4. di bawah ini :

TABEL IV.5
PENGUNAAN LAHAN DI KOTA BENGKULU TAHUN 1993

NO	JENIS PEMANFAATAN	1993		KET
		LUAS (HA)	PROSENTASE	
1	Perumahan	4.532,00	31,40	
2	Pemerintahan	124,20	0,90	
3	Perdagangan (pasar dan toko)	79,30	0,50	
5	Sarana Sosial	981,70	6,80	
6	Industri	858,00	5,90	
7	Wisata	249,60	1,70	
8	Pelabuhan Udara	264,00	1,80	
9	Pelabuhan Laut	344,90	2,40	
10	Pendidikan Tinggi	225,00	1,60	
11	Pertanian	1.856,00	12,80	
12	Kawasan Lindung	2.850,00	19,70	
14	Rawa dan Danau	354,90	2,50	
15	Terminal	30,90	0,20	
16	Lain-lain	1.701,50	11,80	
		14.452,00	100,00	

Sumber : Kantor Pertanahan Kota Bengkulu, Hasil analisis 1993



**PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

TESIS

**KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL
KOTA BENGKULU TERHADAP
PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA**

GAMBAR

**PETA
PEMANFAATAN LAHAN KOTA BENGKULU
TAHUN 1993**

KETERANGAN :

- Batas Kabupaten / Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Sungai
- Batas Pantai
- Jalan Nasional
- Jalan Propinsi
- Jalan Kotamadya
- Bandar Udara
- Pelabuhan
- Perumahan dan Perkantoran
- Permukiman
- Pemeiintahan
- Kawasan Pendidikan Tinggi
- Perdagangan (Pasar + Toko)
- Kawasan Undung (Wisata)
- Terminal
- Rawa
- Kuburan
- Pertanian / Sawah / Tegalan
- Pelabuhan Laut
- Industri / Pergudangan
- Kawasan Wisata / Olah Raga
- Kawasan Miller
- Kesehatan
- Komersial non Toko
- Jasa Keuangan
- Danau Dendam Tak Sudah



SKALA :

1 : 1.250.000

No. Gambar :

4 . 4

No. halaman :

85

SUMBER :

**DINAS TATA KOTA DAN PENGAWASAN
BANGUNAN KOTA BENGKULU**

B. Kondisi Penggunaan Lahan Kota Bengkulu Tahun 2002

Penggunaan lahan eksisting yang terjadi di Kota Bengkulu pada tahun 2002 masih tetap di dominasi oleh penggunaan lahan untuk perumahan dan kawasan lindung. akan tetapi pada tahun 2002 penggunaan lahan untuk perumahan mengalami perubahan yang sangat signifikan selama kurun waktu antara tahun 1993 sampai dengan 2002 sedangkan lainnya telah terjadi penggundulan hutan yang sangat besar di kawasan hutan lindung di wilayah Kota Bengkulu. Sementara itu penggunaan lahan untuk permukiman menempati lahan sebesar 37,60 % dari lahan yang ada.

Dari prosentase penggunaan lahan pemukiman tersebut, lahan permukiman sudah terlihat adanya penyebaran ke daerah pinggiran, dan kenaikan prosentase penggunaan lahan permukiman perkotaan di Kota Bengkulu sebagian di sumbangkan oleh adanya perkembangan penggunaan lahan permukiman perkotaan yang ada di kecamatan Selebar bagian selatan Kota Bengkulu dan kecamatan Muara Bangkahulu di bagian Utara Kota Bengkulu. Sementara itu lahan yang sebagian besar berada di sepanjang jalan arteri primer yang berada di Selatan dan Timur Kota Bengkulu belum terlihat adanya perkembangan permukiman yang signifikan.

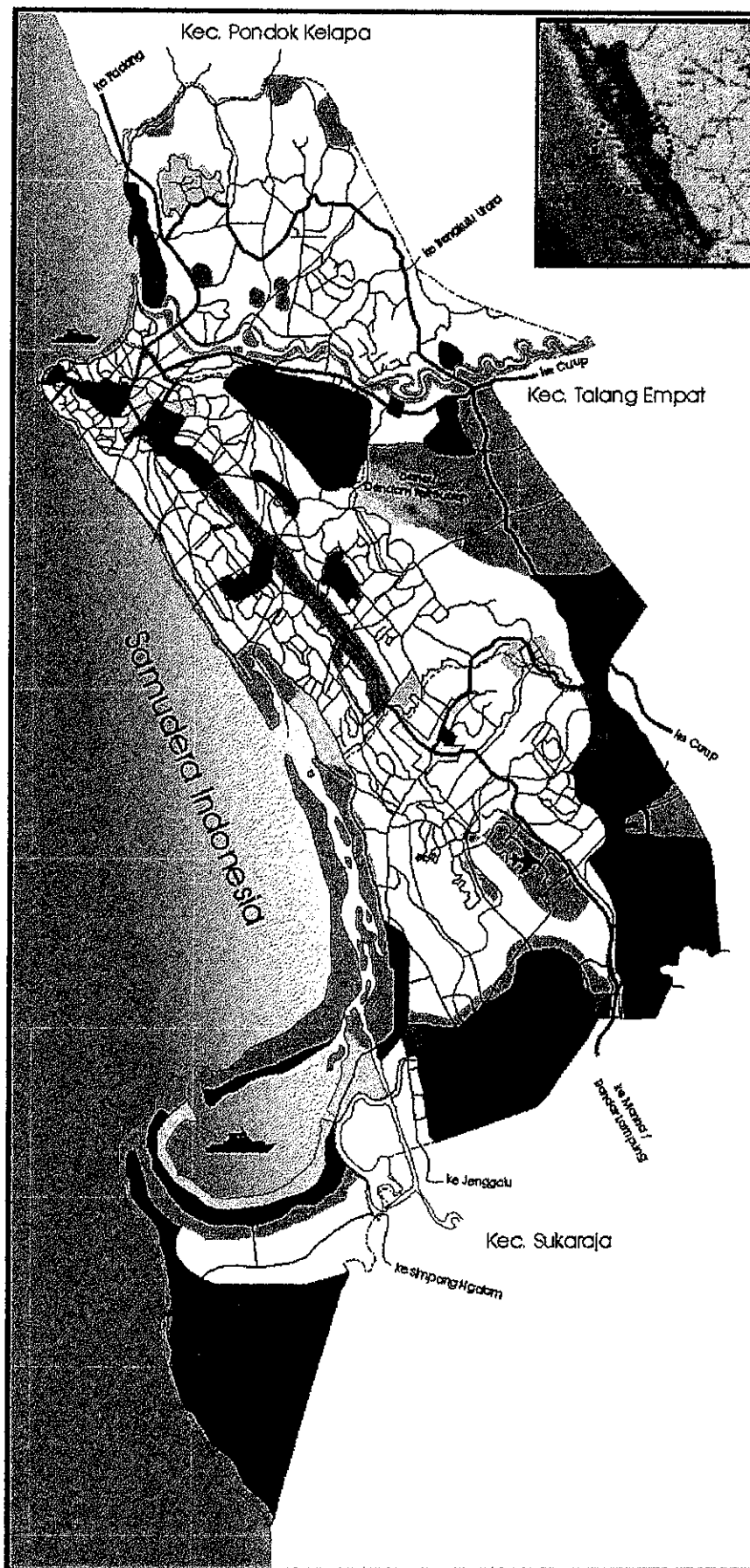
Di Kawasan Terminal Air Sebakul telah teridentifikasi adanya penggunaan lahan untuk lahan permukiman perkotaan dan kegiatan perdagangan serta umum. Hal ini dimungkinkan karena sejak tahun 1993 jalan kolektor antara Sp. Pagar Dewa dan Sp. Air Sebakul sudah selesai dibangun. Pada koridor jalan yang sudah berupa jalan aspal tersebut dapat dilihat adanya penggunaan lahan untuk permukiman, sementara lahan pertanian yang ada pada tahun 1993 mengalami penurunan karena mengalami

perubahan penggunaan. Untuk lebih jelasnya penggunaan lahan di Kota Bengkulu Tahun 2002 dapat dilihat pada Tabel IV.6 dan pada gambar 4.5. di bawah ini :

TABEL IV. 6
PENGUNAAN LAHAN DI KOTA BENGKULU TAHUN 2002

NO	JENIS PEMANFAATAN	2002		KET
		LUAS (HA)	PROSENTASE	
1	Perumahan	5.434,00	37,6	
2	Pemerintahan	135,00	0,9	
3	Perdagangan (pasar dan toko)	145,00	1,0	
5	Sarana Sosial	1.112,00	7,7	
6	Industri	1.770,00	12,2	
7	Wisata	615,10	4,3	
8	Pelabuhan Udara	350,00	2,4	
9	Pelabuhan Laut	344,90	2,4	
10	Pendidikan Tinggi	230,00	1,6	
11	Pertanian	414,00	2,9	
12	Kawasan Lindung	2.850,00	19,7	
14	Rawa dan Danau	153,00	1,1	
15	Terminal	15,00	0,1	
16	Lain-lain	884,00	6,1	
		14.452,00	100,0	

Sumber : Kantor Pertanahan Kota Bengkulu, Hasil analisis 2003



PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

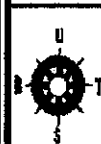
KINERJA TERMINAL LAIR SEBAKUL
KOTA BENGKULU TERHADAP
PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

GAMBAR

PETA
PEMANFAATAN LAHAN KOTA BENGKULU
TAHUN 2002

KETERANGAN :

- Batas Kabupaten / Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Sungai
- Batas Pantai
- Jalan Nasional
- Jalan Propinsi
- Jalan Kotamadya
- Bandar Udara
- Pelabuhan Laut
- Perumahan dan Perkantoran
- Permukiman
- Pemerintahan
- Kawasan Pendidikan Tinggi
- Perdagangan (Pasar + Toko)
- Kawasan Undung (Mstaf)
- Terminal
- Rawa
- Kuburan
- Pertanian / Sawah / Tegalan
- Pelabuhan Laut
- Industri / Pergudangan
- Kawasan Wisata / Olah Raga
- Kawasan Militer
- Kesehatan
- Komersial non Toko
- Jasa Keuangan
- Danau Dendam Tak Sudah
- Pompa Bensin



SKALA:
1 : 1.250.000

No. Gambar:
4-5

No. halaman:
88

SUMBER :
DINAS TATA KOTA DAN PENGAWASAN
BANGUNAN KOTA BENGKULU

4.3.2. Perkembangan Penggunaan Lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar Kota Bengkulu

Meneliti perkembangan penggunaan lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar ini dilakukan dengan memperhatikan penggunaan lahan yang telah terjadi dimana terdapat perbedaan kondisi penggunaan lahan eksisting di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar dari waktu sebelum dibangunnya Terminal Air Sebakul dengan kondisi penggunaan lahan saat ini dimana Terminal Air Sebakul sudah dibangun dan disepanjang jalan tersebut telah mengalami perkembangan dan mengalami perubahan dalam hal penggunaan lahan. Untuk dapat melakukan analisis ini maka dilakukan perbandingan antara kondisi penggunaan lahan eksisting pada kedua keadaan tersebut diatas. Adapun kondisi penggunaan lahan eksisting pada kedua keadaan di atas dapat dilihat dari peta penggunaan lahan Kota Bengkulu yang diperoleh dari Kantor Pertanahan Kota Bengkulu.

Terminal Air Sebakul sendiri pembangunannya diawali pada tahun 1993 dengan menggunakan dana APBD Provinsi Bengkulu, untuk itu sebagai dasar analisis perkembangan kondisi penggunaan lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar yang digunakan sebagai kondisi penggunaan lahan awal adalah berasal dari pengamatan peta penggunaan lahan Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar pada tahun 1993. Kondisi awal ini dapat dilihat pada gambar 4.4. yang berupa gambar peta penggunaan lahan eksisting Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar tahun 1993. Sedangkan kondisi akhir yang digunakan pada proses identifikasi ini adalah menggunakan kondisi penggunaan lahan eksisting Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar tahun 2002, yang mana kondisi ini dapat diketahui dengan

pangamatan peta penggunaan lahan Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar tahun 2002. Kondisi akhir ini dapat dilihat pada gambar 4.5 yang berupa gambar peta penggunaan lahan eksisting Kota Bengkulu tahun 2002.

Dari hasil analisa akan diperoleh informasi yang cukup mengenai perkembangan penggunaan lahan yang terjadi di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar dan akan diperoleh informasi kecenderungan terjadinya perubahan perkembangan penggunaan lahan yang terjadi di sekitar kawasan terminal tersebut. Adapun maksud dari analisis perkembangan penggunaan lahan ini adalah untuk mendapatkan gambaran yang sesungguhnya mengenai adanya perkembangan penggunaan lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar dalam kaitan akan kinerja terminal Air Sebakul sebagai salah satu penarik kegiatan perkotaan dan pengaruhnya terhadap perkembangan kawasan disekitarnya

A. Kondisi Penggunaan Lahan Tahun 1993

Penggunaan lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar pada tahun 1993 masih di dominasi oleh keberadaan semak/belukar, lahan terbuka dan penggunaan lahan untuk perkebunan/ ladang serta sebagian kecil untuk permukiman. Di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar pada tahun 1993 sudah terdapat sebagian kecil bangunan yang digunakan sebagai pemukiman perumahan terutama yang berada pada koridor jalan kolektor Sp. Pagar Dewa-Sp. Air Sebakul karena kondisi jalannya sudah beraspal, sementara itu pada bagian lainnya belum terdapat bangunan untuk permukiman hal ini kemungkinan disebabkan karena aktivitas pergerakan masih belum banyak sehingga belum tampak adanya perkembangan penggunaan lahan untuk

kegiatan yang lebih ekonomis selain untuk perkebunan dan peladangan. Adapun proporsi penggunaan lahan yang berada di Kawasan Terminal Air Sebakul atau Kecamatan Selebar pada umumnya dapat dilihat pada tabel IV.7 di bawah ini;

TABEL IV.7
PENGUNAAN LAHAN DI KAWASAN TERMINAL AIR SEBAKUL
KECAMATAN SELEBAR TAHUN 1993

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (ha)
1	Permukiman	740.00
2	Pelabuhan Udara/ Laut	608.00
3	Perkebunan/Ladang	505.00
4	Semak/Belukar	3.430.00
5	Kawasan Lindung	650.00
6	Lahan Terbuka	1.600.00

Sumber : Kantor Pertanahan Kota Bengkulu, Hasil analisis 2003

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa penggunaan lahan yang ada pada tahun 1993 masih belum mengalami perkembangan yang baik mengingat sebagian besar lahan yang ada masih berupa semak/belukar dan perkebunan/ladang, serta kecilnya jumlah lahan yang digunakan sebagai lahan perumahan, perdagangan/ pertokoan, perkantoran dan jasa. Untuk lebih jelasnya penggunaan lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul umumnya di Kecamatan Selebar tahun 1993 dapat dilihat pada gambar 4.6 di bawah ini;



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

KINERJA TERMINAL AIR SEDAKUL
KOTA BENGKULU TERHADAP
PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

GAMBAR

PEMANFAATAN LAHAN KAWASAN SEKITAR
TERMINAL AIR SEDAKUL KOTA BENGKULU
TAHUN 1993

KETERANGAN :

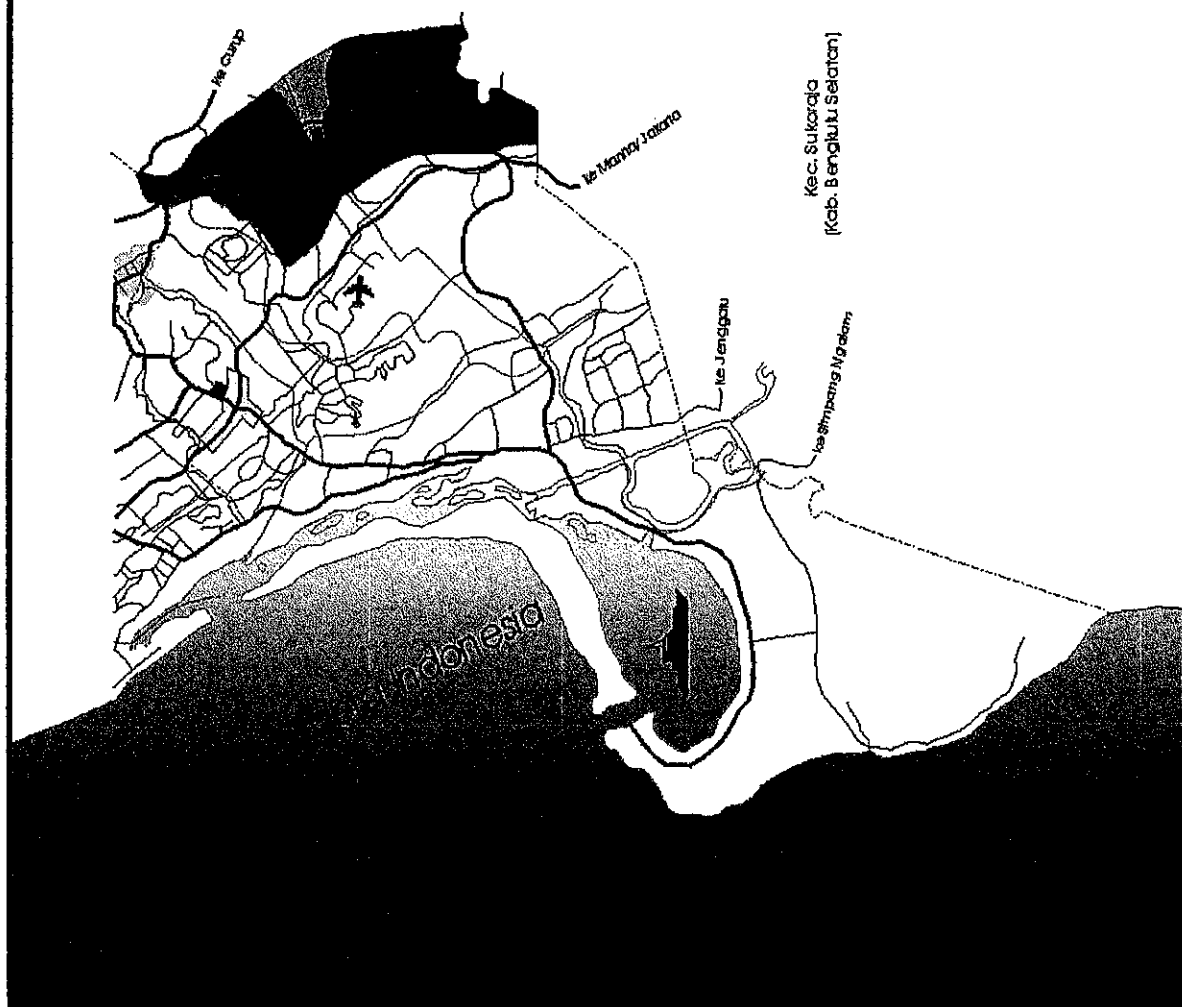
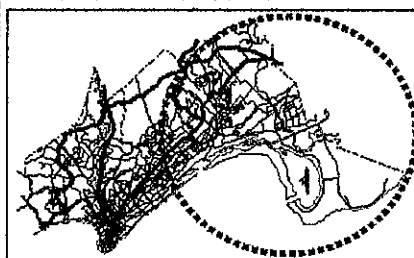
- Batas Kabupaten / Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Sungai
- Batas Pantai
- Jalan Nasional
- Jalan Propinsi
- Jalan Kelamadya
- Bandar Udara
- Pelabuhan Laut
- Terminal Regional Air Sedakul
- Pemukiman
- Kawasan Lindung (Wisata)
- Lahan Tebuka / Hutan Semak Beluka
- Terminal
- Kuburan
- Pompa Bersin
- Kawasan Perdagangan Komersil



SKALA:
1 : 1.250.000

No. Gambar: 4-8
No. Gambar: 92

SUMBER :
DINAS TATA KOTA DAN PENGAWASAN
BANGUNAN KOTA BENGKULU



B. Kondisi Penggunaan Lahan Tahun 2002

Penggunaan lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar pada tahun 2002 telah mengalami perkembangan yang sangat berarti, ini dapat dilihat dengan adanya penggunaan lahan untuk permukiman perumahan yang berada di sekitar Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar. Pembangunan Terminal Air Sebakul secara perlahan mendorong penduduk untuk mulai bermukim dan memanfaatkan lahan yang ada di sepanjang jalan untuk kegiatan perekonomian yang mengarah ke terminal. Proporsi penggunaan lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar pada tahun 2002 dapat dilihat pada tabel IV.8 dibawah ini;

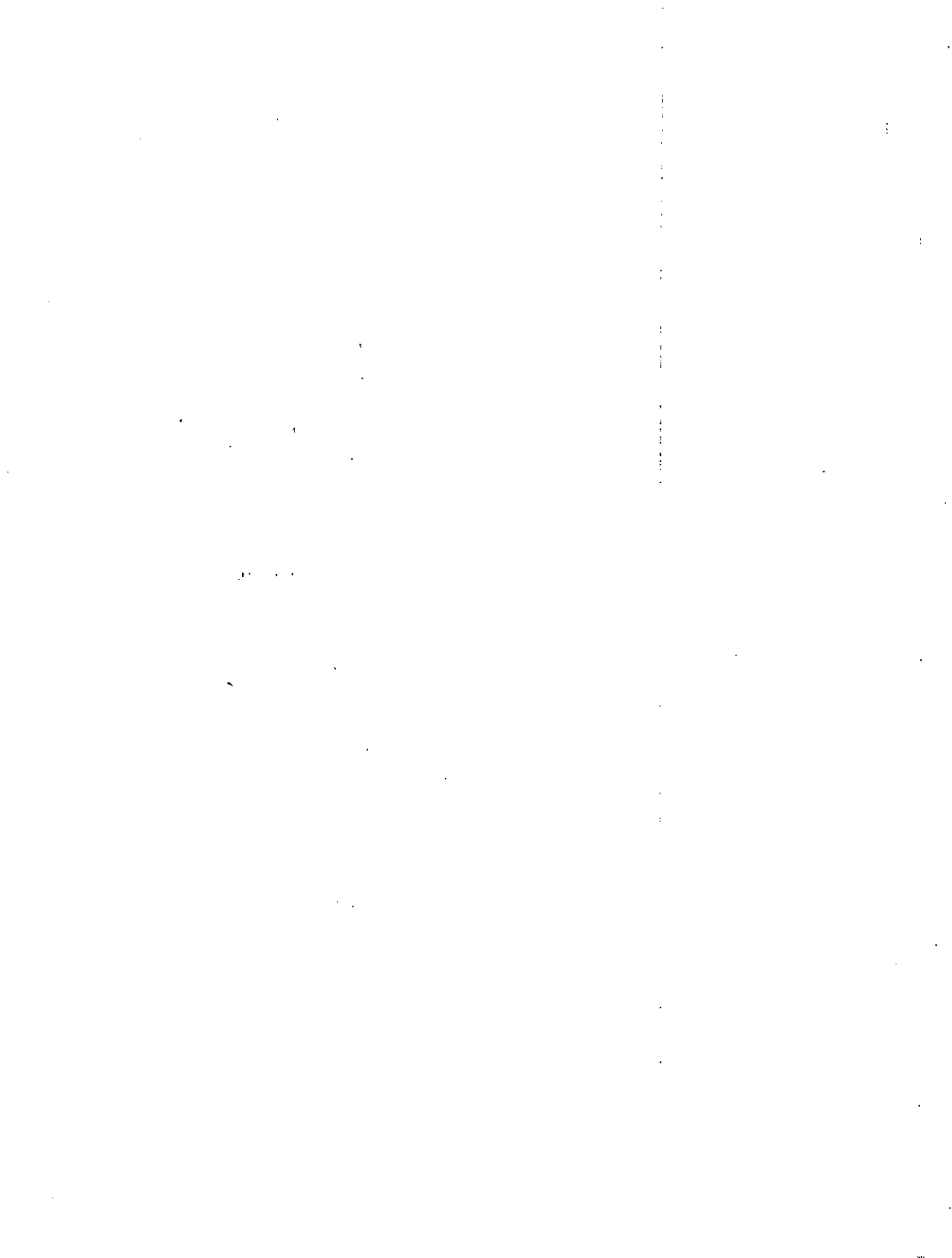
TABEL IV.8
PENGUNAAN LAHAN DI KAWASAN TERMINAL AIR SEBAKUL
KECAMATAN SELEBAR TAHUN 2002

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (ha)
1	Permukiman /perumahan	1.789.00
2	Pelabuhan Udara/ Laut	695.00
3	Perkebunan/Ladang	505.00
4	Semak/Belukar	3.294.00
5	Kawasan Lindung	650.00
6	Lahan terbuka	600.00

Sumber : Kantor Pertanahan Kota Bengkulu, Hasil analisis 2003

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa pada tahun 2002 di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar telah terlihat adanya perkembangan penggunaan lahan untuk permukiman perkotaan yang berada di sepanjang jalan kolektor Sp. Pagar Dewa – Sp. Air Sebakul tapi tidak terlihat adanya perubahan yang signifikan sepanjang koridor jalan arteri primer dari Sp. Betungan – Sp. Air Sebakul sampai Sp. Nakau. meskipun luas lahan yang digunakan untuk permukiman perumahan tersebut tingkat

perkembangannya tidak merata di semua koridor jalan yang ada, untuk lebih jelasnya kondisi penggunaan lahan tersebut dapat dilihat pada gambar 4.7. yang menunjukan peta penggunaan lahan Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar Tahun 2002 berikut ini ;





**PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

TESIS

**KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL
KOTA BENGKULU TERHADAP
PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA**

GAMBAR

**PEMANFAATAN LAHAN KAWASAN SEKITAR
TERMINAL AIR SEBAKUL KOTA BENGKULU
TAHUN 2002**

KETERANGAN :

	Batas Kabupaten / Kota
	Batas Kecamatan
	Batas Kelurahan
	Sungai
	Batas Pantai
	Jalan Nasional
	Jalan Propinsi
	Jalan Kelayak
	Bandara Udara
	Pelabuhan Laut
	Terminal Regional Air Sebakul
	Perkembangan Lokasi Perdagangan
	Kawasan Lindung (Widaj)
	Pompa Bersih
	Terminal
	Lahan Tebuka / Hutan Semak Setukar
	Kuburan
	Pemukiman
	Kawasan Perdagangan Komersil



SKALA :

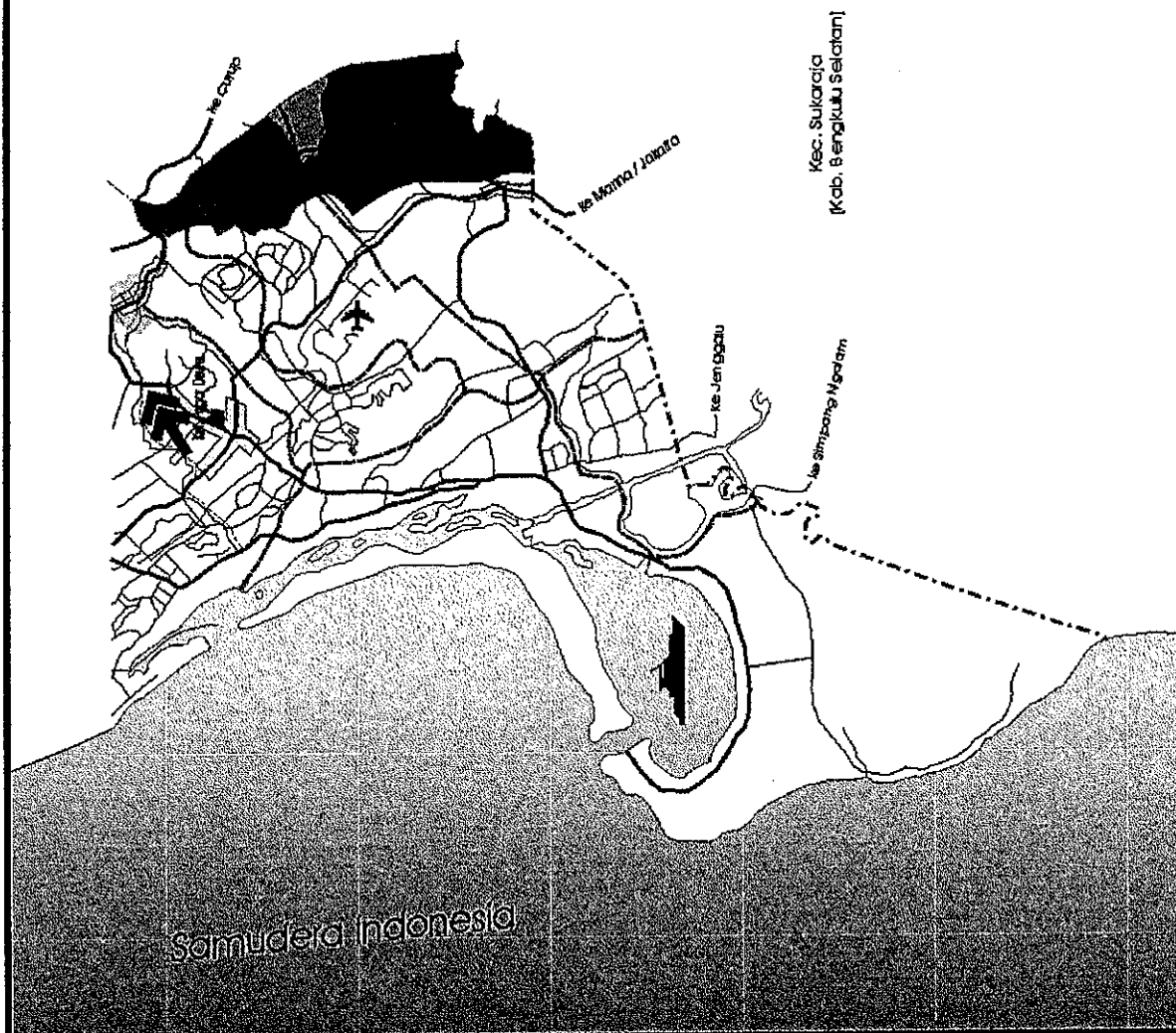
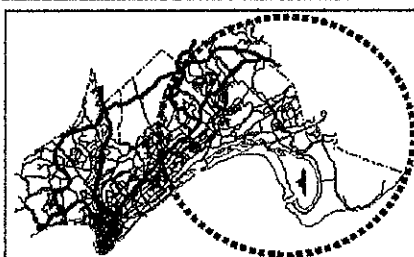
No. Gambar : 4-7

1 : 1250000

No. Halaman : 95

SUMBER :

HASIL ANALISA 2003



C. Perkembangan Penggunaan Lahan Tahun 1993 dan Tahun 2002

Dengan melakukan analisis overlay peta penggunaan lahan yaitu membandingkan antara kondisi penggunaan lahan pada tahun 1993 dengan kondisi penggunaan lahan pada tahun 2002 maka dapat diperoleh informasi bahwa di sekitar Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar perubahan yang terjadi terhadap perkembangan penggunaan lahan sebagaimana yang dapat dilihat pada tabel IV.9 di bawah ini :

TABEL IV.9
PERKEMBANGAN PENGGUNAAN LAHAN DI KECAMATAN SELEBAR
TAHUN 1993 SAMPAI TAHUN 2002

No	Jenis Penggunaan Lahan	Tahun 1993 (ha)	Tahun 2002 (ha)	Perubahan (ha)
1	Permukiman	740.00	1.789.00	1.049.00 (+)
2	Pelabuhan Udara/ Laut	608.00	695.00	87.00 (+)
3	Perkebunan/Ladang	505.00	505.00	0
4	Semak/ Belukar	3.430.00	3.294.00	136.00 (-)
5	Kawasan Lindung	650.00	650.00	0
6	Lahan Terbuka	1.600.00	600.00	1.000.00 (-)

Sumber : Hasil analisis 2003

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa perkembangan penggunaan yang paling dominan terjadi di Kecamatan Selebar pada tahun 2002 adalah pada jenis penggunaan lahan permukiman yang besarnya 1.789.00 ha yang mengalami kenaikan sebesar 1.049.00 ha dari tahun 1993 sampai tahun 2002. Sedangkan penggunaan lahan lainnya mengalami pengurangan luas seiring dengan terjadinya penggunaan lahan untuk permukiman perkotaan dan sarana/ prasarana lainnya. Untuk lebih jelasnya perubahan penggunaan lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar dapat di lihat pada gambar 4.7. yang berupa peta perkembangan penggunaan lahan tahun 2002 .

4.3.3. Perkembangan Penggunaan Lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar

Analisis perkembangan penggunaan lahan dalam studi ini untuk mengetahui perkembangan penggunaan lahan di Kawasan sekitar Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar. Terminal Regional Air Sebakul dalam hal ini sebagai Faktor penarik utama dianggap memberi pengaruh terhadap perkembangan penggunaan lahan sampai akhirnya diketahui kekuatan dan pengaruh keberadaan terminal Air Sebakul dalam memberikan kontribusinya terhadap terjadinya perkembangan penggunaan lahan.

Dalam melakukan analisis dilakukan super-impose data dan peta serta keterkaitan pencapaian kinerja kegiatan program dengan kebijakan kemudian disesuaikan dengan standard sehingga perkembangan penggunaan lahan di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar ini dapat terungkap dampak kinerja terminal terhadap lambatnya perkembangan penggunaan lahan pada kawasan sekitar terminal Air Sebakul di kecamatan Selebar ini

Struktur dan Bentuk Keruangan di Kawasan Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar yang terjadi untuk mengetahui bagaimana struktur dan bentuk keruangan yang terjadi di Kawasan Kecamatan Selebar umumnya dan kawasan sekitar Terminal Air Sebakul khususnya, berupa pola penggunaan lahan yang terbentuk dan kecenderungan perkembangan yang terjadi.

Kecenderungan perkembangan penggunaan lahan yang nampak di Kawasan sekitar terminal Air Sebakul ini terbentuk dengan mengikuti jalur jalan utama, pada beberapa titik simpul/persimpangan (Sp. Pagar Dewa, Sp. Betungan dan Sp.

A.Sebakul) telah terbentuk pusat aktifitas kegiatan ekonomi berupa warung-warung semi permanen dan permanen. Pertumbuhannya menyebar dan tidak merata disekitar pusat kegiatan. Pertumbuhan kawasannya terbatas di sepanjang jalur jalan utama saja, dengan demikian umumnya pola penggunaan lahannya terbentuk mengikuti panjang jalan dengan pola memanjang dan segaris (pola linear) khususnya pada ruas-ruas jalan Raden Patah (Sp.Pagar Dewa-Sp.Air Sebakul) dan Jalan Dipati Payung Negara (Sp.Pagar Dewa-Sp.Betungan). Pola penggunaan lahan yang ada penyebarannya cenderung terputus – putus, sehingga membentuk struktur keruangan lineair dan bentuk yang terputus-putus.

Pertumbuhan lahan terbangun pada Kawasan sekitar terminal Air Sebakul ini sebagian besar berada di lahan lapis pertama yaitu yang berhadapan langsung dengan jalan raya. Pada lahan lapis pertama cenderung jenis kegiatannya/ penggunaan lahan/ bangunan berupa perdagangan/ pertokoan diselingi dengan bangunan rumah tinggal dan pada lahan lapis kedua yang tidak berhadapan langsung dengan jalan raya tetapi masih memiliki akses yang baik terhadap jalan raya cenderung digunakan untuk jenis kegiatan/ penggunaan lahan yang diperuntukan bagi perumahan.

Sebagian lahan lapis kedua pada Kawasan sekitar terminal Air Sebakul sudah berkembang menjadi lahan permukiman . hal ini selain dipengaruhi oleh kemudahan pencapaian kawasan juga dipengaruhi oleh daya dukung lingkungan berupa aktifitas pergerakan dengan adanya terminal Air Sebakul, kondisi sarana dan prasarana serta kependudukan. Perkembangan penggunaan lahan ini hanya terbatas sepanjang ruas jalan Raden Patah saja, sementara Sp.Air Sebakul-Sp. Betungan pemanfaatan lahannya tidak

mengalami perubahan yang signifikan dan umumnya masih berupa lahan terbuka dan semak/ belukar.

TABEL IV. 10
JENIS PENGGUNAAN LAHAN
DI KECAMATAN SELEBAR – BENGKULU
TAHUN 2002

No	Jenis Penggunaan Lahan	Tahun 2002 (ha)	Proporsi penggunaan lahan (%)
1	Permukiman	1.789.00	23.75
2	Pelabuhan Udara/ Laut	695.00	9.23
3	Perkebunan/Ladang	505.00	6.70
4	Semak/ Belukar	3.294.00	43.73
5	Kawasan Lindung	650.00	8.63
6	Lahan Terbuka	600.00	7.96

Sumber : Hasil analisis 2003

Jenis guna lahan yang membentuk struktur di Kawasan sekitar terminal Air Sebakulpun masih di dominasi oleh lahan terbuka dan lahan semak/ belukar. Sedangkan perkembangan lahan permukiman sebesar 1.789 Ha (Tabel IV.10) di Kecamatan Selebar lebih banyak mengarah ke kawasan Kelurahan Betungan (perumahan Bumi Ayu dan Pagar Dewa Permai) dan Kelurahan Padang Serai (Perumahan Horizon dan Padang Serai Permai) dan Kelurahan Kandangan (Perumahan Pagar Dewa Permai) dimana perkembangan lahan permukiman termasuk di dalamnya penggunaan lahan untuk perumahan, pertokoan, perkantoran dan jasa. Sedangkan perkembangan penggunaan lahan, kecenderungan perkembangan hanya terjadi disekitar Simpang Pagar Dewa dan bergerak menuju Sp. Air Sebakul saja. Lahan perumahan yang ada dan sudah terbangun

dikawasan sekitar terminal (dalam ruang lingkup studi) diantaranya perumahan Pondok Indah yang pembangunannya melalui property Bank Tabungan Negara dan perumahan Kemiling Indah yang pembangunannya melalui property Perum Perumnas Cabang Bengkulu tapi kondisi penempatannya sangat minim sekali dan cenderung banyak rumah-rumah yang kosong.

Rangkuman Analisis

1. Perkembangan penggunaan lahan untuk pemukiman di kawasan sekitar Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar – Bengkulu tidak mengalami perubahan secara signifikan dari tahun 1993 hingga tahun 2002. Hal ini ditunjukkan dengan perkembangan penggunaan lahan untuk permukiman dalam kurun waktu tersebut sejak dibangunnya Terminal Air Sebakul.
2. Perkembangan yang terjadi pada lahan permukiman di Kawasan Kecamatan Selebar sebesar 1.049 Ha, dimana pada tahun 1993 masih sebesar 740 Ha dan pada tahun 2002 menjadi 1.789 Ha. Hal ini menunjukkan adanya perkembangan penggunaan lahan di Kecamatan Selebar tetapi perkembangan kawasan sekitar terminal Air Sebakul tidak mengalami peningkatan pemanfaatan lahan. Perkembangan yang terjadi di wilayah Kecamatan Selebar bukan terdapat di Kawasan sekitar terminal Air Sebakul, melainkan Kawasan sekitar pelabuhan laut dan bandara Fatmawati Sukarno.
3. Jenis penggunaan lahan yang mengalami perkembangan terjadi di Koridor ruas jalan Sp.Pagar Dewa ke arah Sp.Air Sebakul (Jalan Raden Patah) dan Sp. Pagar Dewa ke arah Sp. Betungan (Jalan Dipati Payung Negara). Penggunaan lahan untuk permukiman tersebut di dalamnya terdapat kegiatan perumahan, perdagangan/pertokoan, perkantoran dan jasa
4. Perkembangan penggunaan lahan di Kawasan sekitar terminal Air Sebakul di pengaruhi oleh 3 aspek yaitu: aspek kemudahan prasarana lingkungan kependudukan, keterkaitan kebijakan Pemerintah, dan aspek lahan.

5. Aspek utama yang menyebabkan lambatnya perkembangan penggunaan lahan di Kawasan sekitar terminal Air Sebakul adalah ketegasan kebijakan Pemerintah Kota dalam memanfaatkan terminal Air Sebakul sebagai pusat kegiatan yang dapat menjadikan terminal sebagai pusat pertumbuhan kawasan dan perekonomian di sekitar kawasan terminal Air Sebakul.
6. Penyebab terjadinya perbedaan perkembangan penggunaan lahan antara Kawasan sekitar terminal Air Sebakul dengan Kawasan-kawasan di kelurahan lainnya dalam wilayah administrasi Kecamatan Selebar adalah karena adanya perbedaan daya tarik pada masing – masing kawasan.
7. Kemudahan pencapaian dan kondisi sarana prasarana yang baik pada suatu kawasan mampu memberi dampak terhadap perubahan penggunaan lahan untuk lahan permukiman yang sangat besar dengan terjadinya perubahan yang signifikan dibandingkan dengan kawasan yang tingkat kemudahan pencapaian dan kondisi sarana prasarananya belum memadai.
8. Struktur/ bentuk keruangan di Kawasan sekitar Terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar adalah lineair dengan mengikuti jalur transportasi dengan kecenderungan perkembangan dimulai dari arah pusat kota menuju ke arah terminal dan penggunaan lahan yang membentuk struktur/ bentuk keruangan sekitar kawasan terminal masih berupa semak/belukar dimana dalam peruntukannya kawasan/ lahan dibentuk guna jenis kegiatan perumahan, pertokoan, perkantoran dan jasa. Kondisi ini khususnya terdapat di kawasan sekitar terminal dan ruas jalan arteri primer dari arah selatan mulai Sp. Betungan kearah Sp. Air Sebakul dimana penggunaan lahan belum

terakomodasi secara maksimal dan sejak tahun 1993 hingga tahun 2003 kondisinya masih berupa semak/belukar dan lahan terbuka.

9. Dampak keruangan yang terjadi akibat kurang efektifnya kinerja terminal menyebabkan terlambatnya Perkembangan penggunaan lahan di Kawasan sekitar terminal Air Sebakul dan Kawasan sekitar terminal Air Sebakul

4.4. KINERJA EKSTERNAL TERMINAL AIR SEBAKUL DI KECAMATAN SELEBAR KOTA BENGKULU

4.4.1. Karakteristik Sistem Transpotasi di kota Bengkulu

A. Karakteristik Angkutan Darat di Propinsi Bengkulu

Dalam perekonomian propinsi Bengkulu, peranan angkutan darat dalam menciptakan nilai tambah bruto dalam PDRB propinsi Bengkulu masih relatif rendah. Bahkan nilai tambah bruto angkutan darat/ jalan raya yang merupakan gambaran dari kinerja usaha angkutan darat/ jalan raya, kontribusinya dalam PDRB propinsi Bengkulu pada kurun waktu 1994-2000 cenderung menurun atau semakin kecil. Pada tahun 1994 kontribusinya dalam PDRB propinsi Bengkulu mencapai 11,78 % sedangkan pada tahun 2000 kontribusinya hanya 6,52 persen.

Angkutan darat merupakan alat transportasi utama penduduk di propinsi Bengkulu, baik untuk angkutan penumpang maupun barang antar kota dalam propinsi dan antar kota antar propinsi. Pada tahun 2000 terdapat sebanyak 3.375 armada mobil yang digunakan untuk sarana angkutan penumpang dan 5.274 armada mobil yang digunakan untuk sarana angkutan barang.

Dari 3.375 armada mobil penumpang yang ada sebanyak 539 armada (22,11 %) merupakan mobil penumpang jenis mikrolet dan 2.836 armada (77,89%) mobil penumpang jenis bis. Mobil penumpang jenis mikrolet melayani angkutan penumpang dalam kota dan antar kota dalam propinsi, sedangkan jenis bis melayani penumpang antar kota antar propinsi. Sedangkan dari 5.274 armada angkutan barang , sebanyak

1.946 kendaraan (36.90 %) merupakan angkutan barang jenis truk dan 3.328 kendaraan (63.10%) berupa angkutan barang jenis pick-up. Pada tahun 2000, armada angkutan penumpang mengalami penurunan sebesar 12,20% dan angkutan barang mengalami penurunan sebesar 14,55%.

Penurunan jumlah armada angkutan penumpang dan barang adalah sebagai dampak dari krisis ekonomi yang mengakibatkan roda ekonomi dan kegiatan perdagangan dan mobilisasi penumpang antar daerah dan antar propinsi menurun tajam.

TABEL . IV.11
JUMLAH ARMADA ANGKUTAN BIS DAN PERUSAHAAN
DI KOTA BENGKULU

DESKRIPSI	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1	2	3	4	5	6	7
Antar Kota dalam Propinsi						
– Jumlah Perusahaan	17	17	17	17	14	18
– Jumlah Bis	87	88	69	55	57	74
Antar Kota Antar Propinsi						
– Jumlah Perusahaan	10	10	10	9	10	10
– Jumlah Bis	171	207	207	216	227	235

Sumber : BPS Bengkulu

B. Karakteristik Angkutan Laut di kota Bengkulu

Transportasi laut yang ada di kota Bengkulu berlokasi di Pelabuhan Laut Pulo Baai di Kecamatan Selebar yang ditetapkan sebagai pelabuhan export/ import yang melayani kebutuhan pelayanan export/ import dari dan ke Bengkulu. Aktifitas

Pelabuhan Pulo Baai cukup bersaing dengan kegiatan transportasi dan pergerakan barang dan orang lainnya. Kondisi Pelabuhan yang memungkinkan untuk kegiatan yang maksimal, ternyata hanya berfungsi sebagai pelabuhan yang melayani pergerakan keluar masuk barang saja dalam partai besar. Sedangkan kegiatan pergerakan orang hanya melayani transportasi penumpang antar pulau di Bengkulu saja yaitu yang menghubungkan kota Bengkulu dengan kepulauan Enggano dengan menggunakan kapal-kapal kecil dan frekuensi penyeberangan hanya 3 (tiga) kali dalam seminggu.

Pada tahun 1992 – 1995 pelabuhan Pulo Baai pernah melayani pelayaran angkutan penumpang dengan menggunakan kapal Penumpang KM. Kerinci dengan rute pelayaran Belawan – Padang – Bengkulu - Jakarta dan Pontianak. Aktivitas pelayanan penumpang ini hanya melayani penumpang sekali dalam seminggu. Karena rata-rata kebutuhan akan angkutan laut hanya dengan tujuan Jakarta dan Padang. Oleh karena frekuensi pelayaran dengan menggunakan kapal laut hanya melayani penumpang satu kali dalam seminggu sehingga akhirnya terhenti karena kalah bersaing dengan sarana angkutan darat dan udara. Rute angkutan penumpang yang keluar masuk Bengkulu mempunyai alternatif lainnya berupa angkutan darat dengan tujuan Jakarta yang dapat dilayani oleh berbagai macam perusahaan Otobus dengan tawaran pelayanan yang cukup baik serta mempunyai jadwal keberangkatan yang teratur dan tersedia setiap hari serta dapat juga dilayani oleh angkutan Udara dengan frekuensi penerbangan satu kali setiap hari. Begitu juga halnya dengan angkutan darat, jumlah armada dan kondisi kendaraan yang baik dapat menjangkau tujuan perjalanan yang lebih baik ke segala arah kota tujuan dalam provinsi dan antar provinsi.

C. Karakteristik Angkutan Udara di kota Bengkulu

Sarana perhubungan udara yang ada di kota Bengkulu melalui Bandar Udara Fatmawati dengan kapasitas hanya dapat menampung pesawat jenis Fokker 28 saja dengan daya tampung sebanyak 80 tempat duduk (sits). Sebagai sarana perhubungan udara yang berperan penting bagi sektor angkutan udara di kota Bengkulu khususnya dalam mengemban tugas angkutan penumpang dan barang, Sarana angkutan udara ini hanya melayani angkutan udara rute Bengkulu – Jakarta saja. Rute penerbangan tersebut dengan frekuensi penerbangan hanya satu kali penerbangan setiap harinya pulang pergi dari Jakarta ke Bengkulu. Kondisi frekuensi penerbangan yang hanya satu kali penerbangan dalam satu hari dan hanya didominasi oleh satu perusahaan jasa angkutan penerbangan saja. Keterbatasan jalur/ jadwal penerbangan melalui angkutan udara tersebut mengakibatkan arus pergerakan penumpang beralih kepada jasa angkutan lainnya yang lebih mobile seperti angkutan darat dibandingkan dengan menggunakan angkutan laut yang hanya melayani penumpang angkutan laut satu kali dalam satu minggu.

TABEL IV. 12.
LALU-LINTAS ANGKUTAN UDARA DI BANDARA FATMAWATI
KOTA BENGKULU

TAHUN	JAKARTA - BENGKULU - JAKARTA			
	PESAWAT		PENUMPANG	
	DATANG	PERGI	DATANG	PERGI
1997	1.111	1.111	13.358	16.319
1998	425	425	19.388	18.433
1999	476	476	16.590	15.679
2000	378	378	20.438	18.841

Sumber: Kantor Perhubungan Bengkulu, 2000

Terindikasi bahwa selama kurun waktu tahun 1997 sampai dengan tahun 2000 terjadi penurunan jumlah penerbangan dan jumlah penumpang sebesar 65.97 % dimana selama kurun waktu tahun 1997 terdapat 1.111 kali penerbangan menurun menjadi hanya 378 kali penerbangan selama tahun 2000.

4.4.2. Sistem Transportasi di Kota Bengkulu

Kota Bengkulu memiliki potensi cukup besar dalam kegiatan perekonomian. Letak geografinya memungkinkan sebagai *transitment point* bagi kegiatan ekonomi Sumatera Pesisir Barat yang menghubungkan Bengkulu, Padang, Lampung maupun transportasi regional yang datang dari Jakarta, Palembang, Jambi serta Propinsi Riau. Kecenderungan perkembangan transportasi (khususnya bus) baik Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) maupun Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) mempunyai potensi dan proporsi yang cukup baik. Pergerakan kendaraan tersebut telah dilengkapi dengan sarana Terminal Air Sebakul dan dapat menjadi/ merupakan simpul kegiatan pergerakan sehingga menjadikan perkembangan kawasan dan peningkatan ekonomi perkotaan disekitar terminal khususnya serta Bengkulu pada umumnya.

Kota Bengkulu yang mempunyai jalur langsung pada Lintas Barat Sumatera karena kota Bengkulu berada dan dilewati oleh jalur antar lintas Sumatera bagian Barat dan mempunyai akses langsung untuk menghubungkan jalur lintas Barat ke jalur Lintas Tengah Sumatera. Dengan adanya terminal Air Sebakul yang terletak pada Jalur Lintas tersebut dan di dukung dengan koridor jalan Arteri Primer Sp.Betungan - Sp.Air Sebakul - Sp.Nakau, perkembangan kegiatan kota khususnya kawasan sekitar terminal

Air Sebakul dapat menjadi terarah dan tumbuh menjadi pusat kegiatan masyarakat dan perekonomian.

Kota Bengkulu dalam skala regional merupakan kota tujuan dan dapat menjadi kota transit karena letak geografisnya berada di pantai barat Sumatera serta dilewati oleh jalur antar lintas Sumatera bagian Barat. Akses menuju kota Bengkulu dapat dicapai melalui jalur lintas barat Sumatera dan jalur lintas tengah Sumatera. Kapasitas kendaraan yang sangat padat serta kepadatan aktifitas perekonomian di jalur Lintas Tengah Sumatera maka pengembangan dan peningkatan fungsi jalur lintas Barat Sumatera akan menjadi jalur alternatif yang sangat potensial serta dapat meningkatkan aktifitas perekonomian di pantai Barat Sumatera. Peningkatan perekonomian akan menjadi baik dan meningkat apabila Bengkulu dapat memanfaatkan dan melirik potensi yang terbuka dalam pengembangan perekonomian serta berubahnya Bengkulu menjadi kota transit sehingga fungsi terminal Air Sebakul akan meningkat menjadi terminal regional.

Tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan/armada angkutan yang keluar dan masuk Bengkulu akan membutuhkan kebutuhan sarana dan prasarana yang baik sesuai dengan tingkat pelayanan yang ada, begitu juga terhadap peningkatan pertumbuhan penduduk dan penumpang, maka fungsi terminal Air Sebakul perlu ditingkatkan dalam upaya untuk mendukung dan menampung jumlah arus pergerakan kendaraan dan penumpang yang keluar/masuk terminal baik perjalanan antar kota dalam propinsi maupun antar propinsi. *Delaney (1974: 94)* juga menyatakan bahwa terminal adalah titik tempat penumpang berpindah atau berganti moda angkutan. Dengan luas terminal lebih kurang 30.000 m² dan daya tampung 50 kendaraan Bus serta tingkat kepadatan

penumpang perhari mencapai 3900 penumpang (antar kota dan antar propinsi) maka potensi pemanfaatan terminal ini dapat menampung aktifitas pergerakan kendaraan angkutan bus dan penumpang dengan baik.

Dalam sistem transportasi selalu terjadi pergerakan untuk memindahkan penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya (*Warpani (1990:20)*). Dengan demikian jumlah perjalanan yang ditimbulkan oleh pergerakan sangat banyak. Jika pergerakan tersebut merupakan arus lalu lintas masuk ke sebuah kota, pada jumlah tertentu akan menambah keruwetan kota. Untuk itu dilakukan konsolidasi lalu lintas (*Delaney, 1974:36-38*). Konsolidasi lalu lintas pada dasarnya adalah suatu cara untuk mengurangi beban jaringan jalan akibat volume lalu lintas dengan memindahkan lalu lintas dari kendaraan kecil ke kendaraan yang lebih besar (*pooling*), atau sebaliknya (*distribusi*). Pada titik-titik pertemuan perjalanan tersebut diperlukan suatu tempat yang dapat menjamin perpindahan tersebut dengan lancar, yang disebut terminal (*Delaney, 1974 : 45*).

Keberadaan terminal Air Sebakul saat ini tidak berjalan sebagaimana layaknya sebuah terminal regional karena banyaknya bermunculan *terminal-terminal bayangan* yang berada didalam kota sehingga fungsi utama terminal Air Sebakul menjadi berkurang. Keberadaan terminal-terminal bayangan di dalam kota tersebut sudah berjalan lama. Fenomena ini mengakibatkan kondisi arus lalu lintas di dalam kota, pada kondisi puncak baik pada saat kedatangan dan keberangkatan bus dan penumpang menjadikan arus lalu-lintas disekitar terminal bayangan menjadi macet dan sembrawat.

Kesembrawutan sirkulasi kendaraan tersebut membuat pemandangan aktifitas kota tidak baik terhadap lingkungan sekitarnya. Kondisi demikian merupakan kegiatan

rutinitas yang berlangsung sekitar antara jam 06.00-10.00 dan jam 14.00-16:00 WIB disetiap terminal bayangan yang ada dalam melayani penumpang dan operator kendaraan yang datang dan berangkat dari/ ke berbagai kota didalam propinsi dan kendaraan yang datang dari propinsi lain

Kondisi yang terlihat saat ini dapat dikatakan bahwa terminal Air Sebakul menjadi tidak maksimal fungsinya karena rata-rata kendaraan angkutan bus yang beroperasi baik saat kedatangan maupun keberangkatan tidak terlihat adanya aktivitas yang layaknya seperti kesibukan kegiatan sebuah terminal dalam melayani kendaraan bis maupun penumpang yang berangkat dan bepergian. Akibat dari kondisi terminal yang demikian sehingga sirkulasi arus angkutan kota yang datang dan keluar terminal menuju kotapun menjadi sepi penumpang. Demikian juga halnya dengan angkutan barang seperti truk-truk angkutan barang ekspedisi, dari sekian banyak perusahaan angkutan ekspedisi dari berbagai propinsi mempunyai poolnya masing-masing dan menyebar diberbagai tempat didalam kota. Memang saat ini Bengkulu belum mempunyai sarana terminal angkutan barang secara khusus tapi keberadaan terminal Air Sebakul yang saat ini hanya berfungsi sebagai terminal angkutan penumpang dapat dijadikan sebagai pengembangan fungsinya untuk dapat juga melayani kegiatan truk angkutan barang sehingga dapat lebih meningkatkan aktivitas terminal tersebut dalam memacu laju pembangunan di kawasan sekitar terminal Air Sebakul. Apalagi dalam operasionalnya terminal angkutan barang tersebut dilengkapi dengan fasilitas pergudangan, peti kemas dan cool-storage dan lain sebagainya yang dibutuhkan oleh para pengusaha.

Terminal Air Sebakul saat ini, melihat perkembangan aktifitas yang ada serta berpijak dari tolok ukur dengan melakukan perbandingan/ komparasi terhadap *peraturan pemerintah* (PP) tentang terminal nomor : 31 tahun 1995 dan mengambil studi kasus terminal Tirtonadi di Surakarta (*Agus, 2001*) dapat dikatakan bahwa kondisi terminal Bis Regional Air Sebakul kurang berfungsi dan representatif bila dilihat dari kondisi kota saat ini. sehingga kemungkinan menjadikan terminal tersebut sebagai terminal terpadu antar moda sangat potensial karena jarak antara Terminal Air Sebakul dengan Bandara Fatmawati Sukarno sekitar 5,00 Km dan dengan Pelabuhan laut P. Baai sekitar 12,00 Km dimana semua prasarana tersebut berada dalam satu kecamatan yaitu di Kecamatan Selebar kota Bengkulu. (Fungsi primer BWK di kawasan ini adalah sektor perhubungan)

TABEL IV. 13.
KOMPARASI KINERJA TERMINAL REGIONAL

Komparasi	PP no. 31/1995	Terminal A. Sebakul Bengkulu	Terminal Tirtonadi Surakarta
Deskripsi			
Luas Terminal :			
P. Jawa	50.000 m ²	--	--
Luar P. Jawa	30.000 m ²	30.000 m ²	32.500 m ²
Daya Tampung	50-100 kend/jam	50 kend/jam	150 kend/jam
Pelayanan :			
Kendaraan/Bis	--	149 kend/hari	2.860 kend/hr
Penumpang	--	3900 org/hari	63.238 org/hr
Waktu Operasi	--	6:00-16:00	6:00-18:00

Sumber : Hasil Analisis 2003

Berdasarkan hasil komparasi data tersebut diatas kelayakan kondisi Fisik terminal Air Sebakul dalam pengoperasiannya masih dapat melayani aktifitas angkutan penumpang AKDP dan AKAP yang beroperasi dalam kota Bengkulu baik untuk tujuan kota-kota dalam propinsi maupun kota-kota antar propinsi. Dalam periode

waktu operasi terminal yang berlangsung mulai pukul 06.00 sampai dengan pukul 16.00. jumlah angkutan penumpang bis yang keluar masuk kota Bengkulu hanya berjumlah kurang lebih 149 kendaraan AKDP dan AKAP dalam satu hari. Begitu juga dengan jumlah penumpang yang keluar masuk kota Bengkulu berjumlah sebanyak kurang lebih 3900 orang penumpang per harinya karena angkutan darat dengan jumlah armada dan kondisi kendaraan yang baik dapat menjangkau tujuan perjalanan yang lebih banyak ke segala penjuru kota dalam propinsi dan antar propinsi.

Merujuk kepada kriteria perencanaan terhadap persyaratan suatu terminal regional dan memperhatikan kondisi struktur kota serta kondisi sosial masyarakat serta karakteristik kota maka keberadaan sebuah terminal regional belum dibutuhkan di kota Bengkulu.

Dalam situasi bahwa keberadaan terminal Air Sebakul di Bengkulu merupakan proyek pembangunan dalam rangka mempercepat perkembangan dan pertumbuhan serta pemekaran kota, khususnya perkembangan kawasan sekitar terminal maka Kebijakan pemerintah daerah dalam pengoperasian terminal Air Sebakul sangat dibutuhkan dalam upaya sebagai penarik aktifitas dimana terminal sebagai pusat pertumbuhan, karena adanya inti pertumbuhan akan menumbuhkan kegiatan baru (*Hirschmann, Myrdal dan Friedmann*). Dilain pihak rencana pengembangan wilayah kota ke arah Terminal Air Sebakul dimana terminal diasumsikan akan dapat menarik pergerakan penduduk dan meningkatkan aktivitas ekonomi di sekitar terminal menjadi tidak tercapai serta kurangnya aktivitas pergerakan dan perekonomian di kawasan terminal tersebut dimana dengan adanya aktivitas dan keberadaan terminal akan dapat memacu pembangunan kawasan dan tumbuhnya kegiatan ekonomi menjadi lebih pesat

lagi. Pemerintah kota dengan beberapa sumber dana pembangunan propinsi lainnya telah menyiapkan sarana prasarana umum dalam mendukung perkembangan kawasan sekitar terminal Air Sebakul tersebut.

Sistem transportasi di kota Bengkulu berdasarkan Kondisi yang ada, moda angkutan darat merupakan primadona dalam aktifitas angkutan penumpang yang handal di kota Bengkulu dengan tujuan ke kota-kota baik dalam propinsi maupun antar propinsi. Hal ini dapat dilihat bahwa keberadaan sarana angkutan udara melalui Bandar Udara Fatmawati Bengkulu melakukan penerbangan hanya melayani jalur Jakarta – Bengkulu – Jakarta. Rute penerbangan tersebut frekuensi penerbangannya hanya satu kali dalam sehari dengan kapasitas penerbangan 80 sits (tempat duduk) untuk sekali terbang (*Fokker-28*). Adapun jadwal kedatangan dan keberangkatan pesawat dari Jakarta dan dari Bengkulu setiap harinya adalah jadwal keberangkatan pesawat dari Jakarta pukul 07.00 pagi dan tiba di Bengkulu pukul 08.15. Kemudian jadwal keberangkatan pesawat dari Bengkulu ke Jakarta, berangkat pukul 10.00 dan tiba di Jakarta pukul 11.15. Begitu juga angkutan laut, dimana kapal angkutan penumpang tidak melayani rute melewati Bengkulu. Kondisi tersebut karena angkutan laut kurang dapat berkompetisi dalam pelayanan angkutan penumpang dan barang, sehingga pergerakan penumpang lebih banyak memilih jalur angkutan darat dengan tujuan berbagai kota. Potensi angkutan penumpang melalui darat di kota Bengkulu lebih besar dibandingkan dengan angkutan udara dan laut. Rendahnya potensi transportasi angkutan orang dan barang yang keluar masuk kota Bengkulu melalui angkutan udara dan angkutan laut, merupakan peluang yang sangat besar dan harus dipikul oleh transportasi angkutan darat dalam melayani angkutan penumpang,

perpindahan dan penggunaan angkutan truk dalam melayani pengiriman barang-barang hasil produksi dari Bengkulu berupa produk hasil perkebunan dan pertanian maupun hasil industri kecil ke daerah-daerah dan propinsi lain.

4.5. KINERJA INTERNAL TERMINAL AIR SEBAKUL DI KOTA BENGKULU

Terminal dibutuhkan karena arus penumpang dan kendaraan tidak datang secara serentak. Sehingga sering kali terjadi proses menunggu (waktu tunggu) sebelum kendaraan atau penumpang tersebut diangkut oleh kendaraan

Keberadaan terminal Air Sebakul saat ini tidak berjalan sebagaimana layaknya sebuah terminal regional karena banyaknya bermunculan terminal-terminal bayangan yang berada didalam kota sehingga fungsi utama terminal Air Sebakul menjadi berkurang. Keberadaan terminal-terminal bayangan di dalam kota tersebut sudah berjalan lama.

Perusahaan angkutan bus yang ada saat ini, rata-rata membuat pool dan terminal masing-masing di pusat kota dan letaknya menyebar didalam kota Bengkulu terutama disepanjang Jalan MT. Haryono, Jalan Suprpto, Jalan Sutoyo, Kampung Bali dan Jalan Natadirja. Keberadaan terminal Air Sebakul lebih banyak hanya sebagai tempat persinggahan dan melapor saja sebelum bus-bus tersebut meneruskan perjalanannya ke daerah tujuan masing-masing, jadi bukan berfungsi sebagai terminal yang seharusnya jadi tempat perpindahan moda angkutan, parkir bus, tempat istirahat, pergantian antar moda, tempat kedatangan dan keberangkatan penumpang dan lainnya.

A. Kinerja Internal Terminal

Dalam skala internal, sistem operasional terminal sangat berpengaruh terhadap tingkat kelancaran di terminal. Sebagai terminal induk di Kota Bengkulu yang mempunyai skala pelayanan bersifat regional, operasional yang lancar memiliki arti penting untuk mendukung kelancaran arus lalu lintas di dalam terminal sehingga mampu untuk memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi pengguna baik penumpang maupun operator kendaraan. Dengan demikian, operasional yang baik dan lancar dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas pengelolaan dan penggunaan terminal oleh pengguna dan pengelola

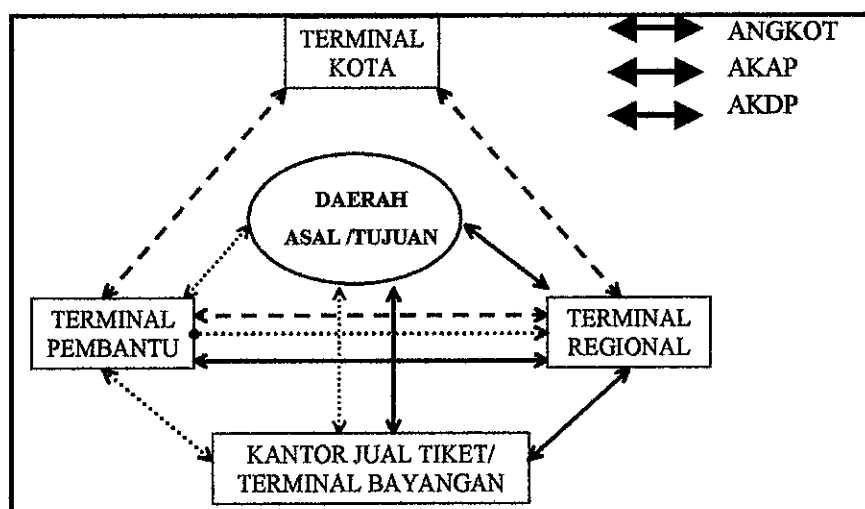
Fungsi terminal dan fasilitas pelayanan umum lainnya, tidak hanya berfungsi melayani penumpang, tetapi juga bagi pemerintah dan operator bus. Bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi; bagi pemerintah adalah segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sebagai pengendali kendaraan umum dan sebagai penarik perkembangan kota serta bagi operator/ pengusaha adalah untuk pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan (Setijowarno dan Frazila, 2001 : 178).

Rendahnya Kinerja terminal Air Sebakul di kota Bengkulu mengakibatkan banyaknya bus-bus AKAP dan AKDP yang tidak memanfaatkan fasilitas terminal secara maksimal. Beberapa aspek yang mengakibatkan rendahnya kinerja terminal Air Sebakul dari pendapat para operator menyatakan bahwa rata-rata pool kendaraan mereka berada di dalam kota serta adanya kesempatan yang memungkinkan mereka

(para operator bis) tidak perlu untuk masuk ke terminal begitu mereka tiba di Bengkulu dan berangkat dari Bengkulu. Kemungkinan-kemungkinan tersebut diantaranya adalah;

(i). Tidak terkendalinya para operator bis oleh para regulator karena pengaturan manajemen jalan raya yang mengatur jalur-jalur jalan yang diizinkan/ dilarang untuk dilewati oleh bis-bis sehingga mereka dapat dengan leluasa untuk masuk ke kota, (ii). Keberadaan pool/ loket penjualan tiket yang masih beroperasi di dalam kota sehingga mereka dapat menaikkan dan menurunkan penumpang di loket/pool mereka masing-masing di dalam kota. Para operator bis ini mengakui bahwa kelengkapan dan jalan menuju ke terminal serta fasilitas yang ada di dalam terminal sudah tersedia dan kondisinya cukup baik.

GAMBAR 4.8
SISTEM SIRKULASI ANGKUTAN UMUM
KOTA BENGKULU



Sumber : Hasil Survey/Analisis, 2003

Dari gambar diatas terlihat bahwa Bis-bis AKAP/ AKDP, pergerakannya masih bisa bebas bergerak dimana mereka dari daerah asal/ tujuan selain memang dapat

masuk langsung ke terminal regional , tetapi dengan kondisi kemungkinan-kemungkinan yang ada dalam system pengaturan jalan raya dapat langsung menuju ke kantor jual tiket ataupun ke terminal bayangan yang mereka miliki masing-masing di dalam kota. Disamping itu, posisi terminal pembantu yang tersedia di perbatasan kota dapat juga dimasuki oleh angkutan AKAP, sehingga banyak kesempatan tersebut dimanfaatkan oleh penumpang yang rumahnya dekat dengan terminal pembantu tersebut untuk turun langsung di terminal pembantu. Kesempatan tersebut yang membuat mereka untuk tidak perlu pergi ke terminal regional kemudian meneruskan perjalanan ke kota lain ataupun langsung pulang ke rumahnya masing-masing.

Kondisi tersebut diatas yang mengakomodasikan dimana para supir bis merasa tidak perlu untuk masuk ke terminal regional (khususnya angkutan AKAP) dan memutuskan untuk langsung menuju ke pool mereka masing-masing.

Secara keruangan, pergerakan-pergerakan *internal* adalah pergerakan yang berlangsung di dalam suatu wilayah. Pergerakan tersebut merupakan perpindahan kendaraan atau orang antara satu tempat ke tempat lain dalam batas-batas wilayah tertentu. (b). Pergerakan *eksternal* adalah pergerakan dari luar wilayah menuju wilayah tertentu, atau sebaliknya dan (c). Pergerakan *through* adalah pergerakan yang hanya melewati suatu wilayah tanpa berhenti pada wilayah tersebut.

Pergerakan internal dari sebuah terminal dapat juga diartikan kegiatan / aktifitas dalam sebuah terminal dengan infrastruktur yang tersedia dalam memeberikan pelayanan baik kepada para operator bis maupun kepada para penumpang yang membutuhkan pelayanan tersebut. Ketersediaan fasilitas dan infrastruktur di dalam terminal ternyata tidak mempengaruhi kondisi akan pemanfaatan terminal lebih efektif dan efisien. Hal ini

didukung oleh kesempatan-kesempatan yang memungkinkan system pelayanan yang tersedia tidak berfungsi maksimal karena keengganan para operator bis untuk masuk terminal, dan memilih untuk langsung menuju ke pool bis mereka langsung.

B. Kinerja Infrastruktur dan Pendukung Terminal

Terminal Air Sebakul Bengkulu merupakan terminal regional type-A dengan kelengkapan sarana/prasarana yang tersedia berdasarkan kebutuhan sebuah terminal. Selain sarana terminal itu sendiri, di kawasan terminal juga tersedia terminal pendamping yang terpisah dari aktifitas terminal induk, yang melayani angkutan dalam kota. Fasilitas terminal pendamping tersebut terletak secara berdampingan dan tidak mengganggu aktifitas terminal induk. Pengoperasian terminal induk ini, total general telah memenuhi segala aspek yang dibutuhkan oleh para pengguna terminal, termasuk segala fasilitas sosial dan teknis serta tapak sebagai sarana pendukung yang dapat dipergunakan oleh para pedagang dan pusat informasi dalam menjual jasanya.

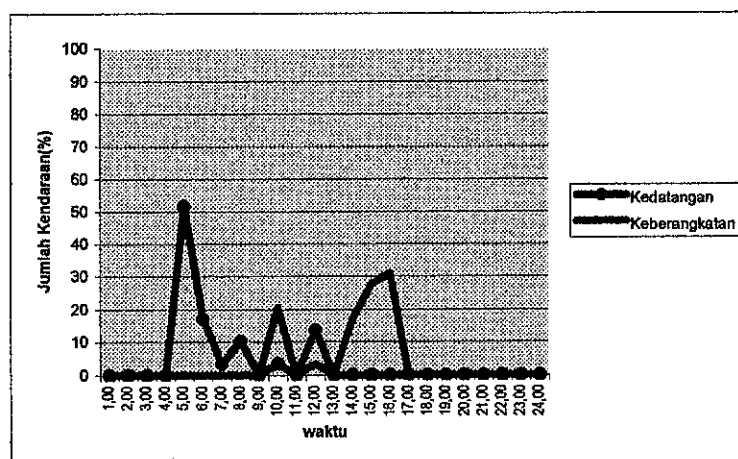
Beberapa kios-kios yang tersedia di dalam terminal, yang peruntukannya adalah dalam rangka menarik minat dan kesempatan bagi pedagang-pedagang kecil untuk dapat berjualan dalam mengisi aktifitas terminal, ternyata sudah banyak yang tidak dimanfaatkan lagi. Beberapa pedagang menyatakan bahwa sepiunya kendaraan Bis yang datang dan berangkat di terminal mengakibatkan omset penjualan mereka menjadi kecil/ sedikit dan malahan merugi. Akibatnya para pedagang ini memilih untuk kembali berjualan ke sekitar terminal bayangan dan ke terminal kota yang lebih banyak dan pasti jadwal keberangkatan dan aktifitasnya. Keadaan yang terlihat saat ini, para pedagang yang ada hanya bersifat asongan saja, dimana mereka merasa lebih mobile dan dapat berpindah-pindah tempat dengan mudah. Disamping itu, rata-rata para

pedagang asongan tersebut dapat mengatur lokasi tempat untuk mangkal berjualan karena mereka dapat memperkirakan jadwal kedatangan dan keberangkatan bis pada waktu jam sibuk dan sepi aktivitas di dalam terminal. Beberapa yang masih memanfaatkan lahan di sekitar terminal adalah pedagang yang masih berusaha mendapatkan hasil jualannya dari sirkulasi kendaraan dan penumpang di dalam terminal.

C. Kinerja Regulator

Sirkulasi kendaraan angkutan bis AKAP/AKDP di kota Bengkulu, tidak seperti kota-kota di propinsi lain. Pergerakan kendaraan angkutan tersebut, pengoperasiannya serta jadwal keberangkatan / kedatangannya pun berlangsung dalam kurun waktu antara pukul 06:00 pagi sampai pukul 18:00 sore dimana kondisi puncak kedatangan bis dari luar propinsi terjadi pada pukul 06:00 hingga pukul 09:00 pagi dan kondisi puncak jadwal keberangkatan bis dari Bengkulu menuju kota-kota propinsi lain terjadi pada pukul 10:00 hingga pukul 14:00 siang.

GAMBAR 4. 10
FREKUENSI JAM BERANGKAT/DATANG BIS
DI TERMINAL AIR SEBAKUL BENGKULU



Sumber : Dinas Perhubungan, Terminal A. Sebakul, 2003

Kegiatan Terminal Air Sebakul , sehubungan dengan pergerakan kendaraan AKAP/ AKDP yang masuk dan keluar kota Bengkulu setiap harinya, pengelolaannya dilaksanakan langsung oleh Dinas Perhubungan Kota Bengkulu. Para petugas dari Dinas Perhubungan tersebut memulai aktifitasnya sesuai dengan jam kerja antara pukul 07:00 sampai dengan pukul 18:00 saja sehingga aktifitas terminal hanya beroperasi sesuai dengan jam kerja para petugas Dinas Perhubungan saja.

Implikasinya terhadap para operator bis adalah apabila terjadi gangguan dalam perjalanan yang mengakibatkan mereka terlambat masuk ke kota Bengkulu, dalam hal ini di luar jam operasional terminal, maka mereka akan langsung menuju ke pool mereka di pusat kota.

4.6. KINERJA TERMINAL AIR SEBAKUL KOTA BENGKULU TERHADAP PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

Keberadaan terminal Air Sebakul saat ini kurang berfungsi karena banyaknya terminal-terminal bayangan yang berada didalam kota, sehingga fungsi utama terminal Air Sebakul menjadi rendah. Perusahaan angkutan bus dan mikrolet yang ada saat ini, rata-rata membuat pool dan terminal sendiri-sendiri dan menyebar didalam kota sehingga kondisi terminal Air Sebakul menjadi tidak berfungsi karena mengakibatkan arus angkutan kota yang datang dan keluar terminal menuju kota sepi angkutan penumpang. Akibat dari kondisi terminal yang demikian, sirkulasi arus angkutan kota yang datang dan keluar terminal menuju kotapun menjadi sepi dan menimbulkan

keengganan bagi para operator angkutan kota untuk menunggu dan mendapatkan penumpang dari terminal air sebakul dan kawasan sekitarnya.

Merujuk kepada kriteria perencanaan terhadap persyaratan suatu terminal regional dan memperhatikan kondisi struktur kota serta kondisi sosial masyarakat serta karakteristik kota maka keberadaan sebuah terminal regional belum dibutuhkan di kota Bengkulu.

Kebijaksanaan pemerintah kota Bengkulu dalam rangka pemekaran kota adalah mengadakan percepatan pembangunan ke arah terminal Air Sebakul dengan menyiapkan berbagai lahan siap bangun berdasarkan pola tata guna lahan. Harapan pemekaran pembangunan tersebut dalam rangka pengalihan kepadatan pembangunan di kota lama dengan dipindahkannya beberapa kegiatan kantor-kantor pemerintahan antara lain kantor Dispenda, kampus STAIN serta infrastruktur penunjang lainnya.

Pengembangan wilayah kota ke arah Terminal Air Sebakul dimana terminal diasumsikan akan dapat menarik pergerakan penduduk dan meningkatkan aktivitas ekonomi di sekitar terminal menjadi tidak tercapai. Tidak berkembangnya aktivitas pergerakan dan perekonomian dikawasan sekitar terminal tersebut dengan adanya aktivitas dan keberadaan terminal tidak akan dapat memacu pembangunan kawasan dan tumbuhnya kegiatan ekonomi menjadi lebih pesat. Pemerintah kota dengan beberapa sumber dana pembangunan propinsi lainnya telah menyiapkan sarana prasarana umum dalam mendukung perkembangan kawasan sekitar terminal Air Sebakul tersebut.

4.7. RELEVANSI KONSEP KINERJA TERMINAL TERHADAP PERKEMBANGAN KAWASAN SEKITARNYA

Beberapa hal pokok yang perlu diungkapkan dalam menilai relevansi kajian teori / konsep dengan hasil analisis dari Kinerja Terminal Air Sebakul terhadap Perkembangan kawasan sekitarnya dapat diungkapkan dalam beberapa butir temuan yang mempunyai relevansinya berupa;

A. Kinerja Terminal

Fungsi terminal Air Sebakul perlu ditingkatkan dalam upaya untuk mendukung dan menampung jumlah arus pergerakan kendaraan dan penumpang yang keluar/masuk terminal baik perjalanan antar kota dalam propinsi maupun antar propinsi. *Delaney (1974: 94)* juga menyatakan bahwa terminal adalah titik tempat penumpang berpindah atau berganti moda angkutan

Undang-undang Republik Indonesia No. 14 tahun 1992, tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 1 dijelaskan terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Simpul jaringan transportasi yang dimaksud disini adalah bahwa setiap angkutan umum memulai (titik awal) dan mengakhiri (titik akhir) perjalanan ada di terminal. *Delaney (1974 : 94)* juga menyatakan bahwa terminal adalah titik tempat penumpang berpindah atau berganti moda angkutan, yang terletak pada sejumlah titik sepanjang rute perjalanan.

Penempatan terminal sebagai tempat pelayanan kegiatan pergerakan mempengaruhi fungsi lahan di sekitarnya. *Interaksi* dari situasi, fungsi dan site kota akan mempengaruhi bentuk kota itu sendiri (*Blumenfield dalam Bourne 1982*). Struktur

ruang kota (*urban spatial structure*) secara formal akan mengkombinasikan bentuk kota (*urban form*) dan hamparan pola perilaku (*overlay of patterns of behaviour*) serta interaksi dari sistem yang terjadi di kota tersebut. Dengan demikian penempatan lokasi terminal akan mengakibatkan interaksi yang baru dari sistem kota yang sudah ada dan akan membentuk pola (*pattern*) sehingga bentuk kota akan berubah. Terminal bus, jalan, kendaraan dan sistem operasi membentuk suatu kesatuan sistem transportasi menjadi kerangka dalam pembentukan pusat pertumbuhan perkotaan. Adanya sistem transportasi tersebut membuka suatu daerah dan menjadikan daerah mempunyai aksesibilitas yang tinggi sehingga lokasi daerah menjadi strategis. Pengaruh terminal bus dalam pertumbuhan dan perkembangan kawasan merupakan suatu lingkaran dengan terminal sebagai pusat kegiatan dan mempunyai hubungan langsung dengan keberadaan terminal.

Jumlah perjalanan yang dihasilkan tidak hanya ditentukan berdasarkan jumlah perjalanan masing-masing individu, tetapi juga terkait dengan tingkat kepadatan suatu tata guna lahan. Semakin tinggi tingkat kepadatan maka akan makin banyak jumlah individu yang melakukan perjalanan (Pushkarev, 1997:35). Dikatakan juga bahwa jumlah perjalanan ditentukan oleh jarak antar tata guna lahan. Peningkatan aktifitas masyarakat disekitar terminal berupa pergerakan kendaraan akan menimbulkan aktifitas perekonomian, sehingga akan muncul dan berkembang penggunaan lahan disekitar terminal.

Keberadaan terminal Air Sebakul saat ini kurang berfungsi karena banyaknya terminal-terminal bayangan yang beroperasi dan berada di dalam kota, sehingga fungsi utama terminal Air Sebakul kinerjanya menjadi rendah. Perusahaan angkutan bus dan

mikrolet yang ada saat ini, rata-rata membuat pool dan terminal sendiri-sendiri dan menyebar di dalam kota sehingga kondisi terminal Air Sebakul menjadi tidak berfungsi karena arus angkutan kota yang datang dan keluar terminal menuju kota sepi angkutan penumpang.

Tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan/armada angkutan yang keluar/ masuk Bengkulu membutuhkan sarana dan prasarana yang baik sesuai dengan tingkat pelayanan yang ada, begitu juga peningkatan pertumbuhan penduduk dan penumpang. Berdasarkan kondisi tersebut diatas merupakan pemacu dalam peningkatan akuntabilitas Kinerja terminal Air Sebakul.

B. Pusat Pertumbuhan / Pemanfaatan Lahan

Kota pada mulanya adalah tempat aglomerasi beberapa jenis kegiatan. Aglomerasi tersebut selanjutnya akan menarik kegiatan lain untuk berlokasi di tempat tersebut karena beberapa keuntungan yang dapat diperoleh, seperti penghematan biaya dan kemudahan bagi konsumen karena beberapa kebutuhannya dapat terlayani pada satu lokasi sekaligus

Karakteristik di kawasan terminal dimulai dengan adanya tiga unsur utama (kendaraan, penumpang/barang, dan pengelola) yang menumbuhkan dan mengembangkan kegiatan lain. Adanya aktifitas ketiga komponen ini menarik aktifitas lain yang terkait (agglomerasi ekonomi, *Richarson*, 1978) atau dikatakan bahwa aktifitas komponen utama terminal menjadi inti bagi pertumbuhan aktifitas kawasan terminal.

Pertumbuhan perekonomian kawasan disekitar terminal; timbulnya aglomerasi baru dikawasan terminal, perkembangan/ pertumbuhan pembangunan dalam perubahan

pemanfaatan lahan akan mengalami peningkatan pula. Penyebaran sistem perekonomian disekitar terminal

Tumbuhnya terminal bayangan untuk setiap perusahaan otobus di dalam kota dan menyebar membuat fungsi terminal Air Sebakul tidak berjalan sesuai dengan peruntukannya sehingga aktifitas terminal sehari-hari tidak kelihatan dan banyak penumpang yang hanya memanfaatkan terminal bayangan dalam kota dalam melakukan transit antar moda.

Demikian juga halnya dengan perkembangan kawasan sekitar terminal Air Sebakul, dimana kurangnya aktifitas dan mobilitas terminal, kegiatan perekonomian didalam terminal dan di luar terminal tidak berkembang dengan baik. Terminal bus, jalan, kendaraan dan sistem operasi membentuk suatu kesatuan sistem transportasi menjadi kerangka dalam pembentukan pusat pertumbuhan perkotaan. Adanya sistem transportasi tersebut membuka suatu daerah dan menjadikan daerah mempunyai aksesibilitas yang tinggi sehingga lokasi daerah menjadi strategis. Pengaruh terminal bus dalam pertumbuhan dan perkembangan kawasan merupakan suatu lingkaran dengan terminal sebagai pusat kegiatan dan mempunyai hubungan langsung dengan keberadaan terminal. Karakteristik di kawasan terminal dimulai dengan adanya tiga unsur utama (kendaraan, penumpang/barang, dan pengelola) yang menumbuhkan dan mengembangkan kegiatan lain. Adanya aktifitas ketiga komponen ini menarik aktifitas lain yang terkait (agglomerasi ekonomi, *Richarson*, 1978) atau dikatakan bahwa aktifitas komponen utama terminal menjadi inti bagi pertumbuhan aktifitas kawasan terminal.

Dampak keruangan yang terjadi pada Kawasan sekitar terminal Air Sebakul yang cukup berkembang adalah terjadinya penggunaan lahan untuk permukiman yang lebih mengarah pada lahan lapis pertama disepanjang jalan Raden Patah menuju terminal Air Sebakul (Sp. Pagar Dewa – Sp. Air Sebakul) guna kegiatan yang bersifat komersial lebih terkonsentrasi disekitar Simpang Pagar Dewa, sementara pada lahan lapis kedua lebih banyak diperuntukan bagi lahan perumahan dan sebagian lagi lebih banyak menjadi lahan yang belum termanfaatkan keberadaanya belum menjangkau semua lahan di Kawasan sekitar terminal Air Sebakul. Dengan daya dukung lingkungan dan kondisi kependudukan yang relatif kecil kurang memberi pengaruh pada Kawasan sekitar terminal Air Sebakul akibatnya lahan yang memiliki daya tarik untuk berkembang lebih cepat adalah pada lahan-lahan yang memiliki kemudahan pencapaian yang lebih baik dan yang memiliki kondisi sarana dan prasarana yang lebih baik pula.

Selain itu, dengan adanya kemudahan pencapaian dan kondisi sarana prasarana akan mengakibatkan percepatan perkembangan penggunaan lahan di Kawasan sekitar terminal Air Sebakul lebih baik. Hal ini di dukung oleh kenyataan bahwa kemudahan pencapaian pada Kawasan sekitar terminal Air Sebakul memang sudah baik dengan kondisi sarana prasarana yang ada di Kawasan sekitar terminal Air Sebakul dan system transportasi kota yang sudah tertata baik.

Dampak lainnya adalah bahwa pada kawasan di sepanjang jalan arteri primer Sp.Betungan – Sp.Air Sebakul lahan terbuka berupa semak belukar tidak mengalami perkembangan yang signifikan, dan ternyata lahan tersebut sejak tahun 1993 masih berupa lahan terbuka hingga saat ini pada tahun 2003 (survey lapangan) masih berupa

lahan terbuka serta semak/ belukar dan tidak ada perubahan penggunaan lahan yang signifikan. Penggunaan Lahan lainnya di Kawasan sekitar terminal Air Sebakul khususnya dan kecamatan Selebar umumnya dimana pada tahun 1993 masih sangat banyak berupa lahan terbuka sebesar 1.600 Ha. Perubahan yang sangat drastis hingga tahun 2002, lahan tersebut telah banyak berganti menjadi lahan permukiman tapi tidak berkembang dikawasan sekitar terminal Air Sebakul.

Secara keseluruhan dampak keruangan yang terjadi disekitar terminal Air Sebakul Kecamatan Selebar kurang dipengaruhi perkembangan penggunaan lahan oleh aktifitas perkembangan perekonomian umumnya di setiap simpul pergerakan dan juga tidak dipengaruhi oleh keberadaan terminal Air Sebakul, khususnya di kawasan sekitar terminal.

C. Kebijakan Pemerintah

Kendaraan pribadi bebas menentukan rute sesuai keperluannya. Akan tetapi untuk kendaraan umum, rute tersebut telah ditentukan dan dibagi dalam trayek-trayek tertentu. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus/angkutan umum yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, baik terjadwal maupun tidak (DLLAJR, 1997).

Keberadaan terminal-terminal bayangan di dalam kota mengakibatkan kondisi arus lalu lintas di dalam kota, pada posisi puncak baik waktu kedatangan dan keberangkatan bus dan penumpang terjadi kemacetan dan pemandangan kota yang sembrawat. Kondisi demikian sering terjadi antara jam 06.00 s/d jam 16:00 WIB dimana terminal-terminal bayangan melayani penumpang dan operator kendaraan sehingga keadaan menjadi sembrawat, sibuk dan macet.

Kebijaksanaan pemerintah kota Bengkulu dalam rangka pemekaran kota adalah mengadakan percepatan pembangunan ke arah terminal Air Sebakul. Pemekaran pembangunan tersebut dalam rangka pengalihan kepadatan pembangunan di kota lama dengan dipindahkannya beberapa kegiatan kantor-kantor pemerintahan antara lain kantor Dispenda, kampus Universitas Prof. DR. Hazairin,SH, kampus STAIN serta infrastruktur penunjang lainnya.

Dampak langsung yang timbul dengan adanya penekanan agar semua operator angkutan bus antar kota memanfaatkan terminal Air Sebakul untuk menaikkan/ menurunkan penumpang didalam terminal akan meningkatkan dan mempengaruhi aktifitas pengelolaan terminal. Fungsi pengatur sebagai pendorong untuk peningkatan efektifitas terminal yang mengatur agar terminal dapat difungsikan maksimal dan melarang kendaraan umum seperti bis AKAP/ AKDP untuk masuk dalam kota serta melarang adanya terminal bayangan. Aktifitas pergerakan di kawasan sekitar terminal merupakan faktor penarik dalam aktifitas penunjang lainnya dan mempercepat perkembangan kawasan sekitar terminal. Penegakan hukum dan pengaturan manajemen traffic dalam kota merupakan kunci dalam memfungsikan terminal Air Sebakul lebih efisien dan efektif.

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1. Kesimpulan

Dari hasil kajian dan analisa yang telah dilakukan mengenai analisis Kinerja Terminal Air Sebakul di kota Bengkulu terhadap Perkembangan kawasan sekitarnya, maka dapat di simpulkan bahwa :

5.1.1. Perubahan Penggunaan Lahan

Perubahan penggunaan lahan di Kota Bengkulu merupakan perubahan fisik yang ditandai dengan pertumbuhan lahan terbangun sebagai konsekwensi dari pertumbuhan penduduk dan aktivitas non pertanian atau dengan kata lain dan dapat dikatakan terjadi perubahan aktivitas dari agraris menjadi non agraris.

Perkembangan penggunaan lahan di Kota Bengkulu dalam kurun waktu 1993–2002, menunjukkan bahwa Perkembangan Kota Bengkulu dilihat dari keberadaan pusat aktivitas yang ada saat ini cenderung berpola multi-nucleus, artinya perkembangan kawasan yang didahului oleh pembangunan pusat aktivitas masyarakat, sehingga perkembangan Kota menyebar ke berbagai arah sesuai dengan kriteria pusat aktivitas yang mewarnai perkembangan.

Dilihat dari model perkembangan Kota Bengkulu lebih condong mengikuti gaya pusat inti , artinya perkembangan kawasan pinggiran kota yang diakibatkan oleh timbulnya pusat-pusat aktifitas baru dan berkembang ke arah pusat kota.

Wilayah administrasi Kecamatan Selebar, dari keempat kelurahan yang ada masing-masing kelurahan mempunyai aktifitas andalannya masing-masing seperti sector industri kecil, perdagangan / jasa, terminal, pergudangan dan pelabuhan laut/ udara.

Perkembangan kawasan sekitar terminal Air Sebakul tidak lepas dari penerapan dari Kebijakan Pemerintah kota Bengkulu dalam menyusun rencana tata ruang kota. Dengan adanya pusat kegiatan di Kelurahan Pekan Sabtu Kecamatan Selebar berupa terminal regional Air Sebakul berarti menambah pusat kegiatan baru yang dapat tumbuh berkembang dengan didukung oleh aksesibilitas yang baik, sehingga merupakan suatu stimulan bagi terjadinya perubahan pemanfaatan ruang

5.1.2. Pengaruh Kinerja Terminal Air Sebakul terhadap Perkembangan Kawasan sekitarnya

Perubahan penggunaan lahan di kawasan sekitar terminal Air Sebakul terlihat bahwa keberadaan dan aktifitas terminal Air Sebakul tidak dapat merupakan faktor penarik yang dominan terhadap pengaruh adanya perubahan/ perkembangan kawasan di sekitarnya Kondisi transportasi, pergerakan dan arus lalu-lintas orang dan barang yang ditimbulkan akibat dari adanya terminal Air Sebakul dari total kuantitas kendaraan Bus Antar Kota Antar Propinsi dan Dalam Propinsi (AKAP/ AKDP) yang beroperasi setiap harinya keluar / masuk kota Bengkulu tidak dapat membangkitkan tingkat pertumbuhan kawasan di sekitar terminal

Perkembangan kawasan dan bangkitnya aktifitas pembangunan serta adanya sirkulasi kendaraan angkutan dalam kota sangat bergantung dari efektifnya aktifitas dan

kinerja terminal Air Sebakul. Disamping itu akan muncul dan berkembangnya aktifitas perekonomian disekitar terminal. Struktur ruang kota menjadi terbentuk karena adanya proses aglomerasi kegiatan baru. Konsentrasi kegiatan tersebut akan berkembang secara terus menerus sehingga kawasan disekitar terminal akan terjadi perkembangan secara konsentris (*concentric development*).

Keberadaan Terminal Air Sebakul seharusnya mampu membentuk tingkatan-tingkatan dalam proses keruangan sehingga dapat memenuhi kriteria struktur ruang kota. Struktur ruang kota yang terbentuk dengan adanya aktifitas terminal Air Sebakul tersebut memiliki keterkaitan (*linkage*) antara pusat dengan daerah pinggiran (kawasan terminal Air Sebakul). Keterkaitan itu ditunjang oleh adanya jalan kolektor primer (Sp. Pagar Dewa – Sp. Air Sebakul) antara pusat kota dengan terminal Air Sebakul. Jalur penghubung ini pada akhirnya mampu menyatukan perkembangan pusat kota dengan kawasan sekitar terminal di Kelurahan Pekan Sabtu Kecamatan Selebar.

Sebagai akibat dari kurang efektif dan tidak berfungsinya aktifitas kinerja terminal Air Sebakul di Kelurahan Pekan Sabtu dengan munculnya/ tumbuhnya terminal-terminal bayangan di pusat kota yang mengakibatkan sistem manajemen transportasi kota Bengkulu menjadi tidak teratur. Dinas Perhubungan Kota yang bertindak sebagai stakeholder mempunyai tanggung jawab yang luas dan langsung pada lingkup yang berhubungan langsung dengan pengaturan pergerakan dan tatanan fungsi terminal Air Sebakul.

Dampak langsung yang timbul dengan adanya penekanan agar semua angkutan bus antar kota memanfaatkan terminal Air Sebakul untuk menaikkan/ menurunkan penumpang didalam terminal akan meningkatkan dan mempengaruhi

aktifitas perekonomian kawasan disekitar terminal; timbulnya aglomerasi baru dikawasan terminal. perkembangan/ pertumbuhan pembangunan dalam perubahan pemanfaatan lahan akan mengalami peningkatan pula.

Bagi masyarakat pengguna angkutan umum, prasarana perhentian (terminal) merupakan komponen sistem angkutan umum yang secara nyata dan langsung dirasakan. Suatu sistem angkutan umum yang mempunyai pengaturan penghentian (terminal) yang baik akan dikatakan sebagai suatu sistem angkutan umum yang baik dimata masyarakat. Sebaliknya bagi yang mempunyai pengaturan penghentian yang sembarangan dikatakan sebagai sistem angkutan umum yang mempunyai tingkat pelayanan yang jelek. Agar terminal dapat memberikan manfaat yang maksimal pada pengoperasiannya diperlukan kebijakan pemerintah kota dalam penertiban angkutan bus untuk mencapai manfaat dan fungsi terminal lebih efektif sesuai dengan peraturan pemerintah daerah yang ada

5.2. Rekomendasi

Dari hasil kajian yang dilakukan tentang Kinerja Terminal Air Sebakul terhadap Perkembangan Kawasan sekitarnya ada beberapa hal yang dirasa perlu untuk mendapatkan perhatian dan penanganan terutama yang ada kaitannya dengan ruang lingkup masalah yang diteliti. Maka dari itu, beberapa hal dapat direkomendasikan terutama mengenai Perubahan penggunaan lahan di Kota Bengkulu khususnya dikawasan sekitar terminal Air Sebakul perlu dilakukan penelitian dengan meninjau aspek lain atau dengan metoda lain.

5.2.1. Rekomendasi Pelaksanaan Studi

Perlu dilakukan upaya dalam mengevaluasi kinerja terminal Air Sebakul dalam fungsinya sebagai terminal regional, dimana fungsi dan kinerja terminal Air Sebakul untuk melayani kendaraan angkutan penumpang bus antar kota antar propinsi dan dalam propinsi masih rendah

Perlu dilakukannya sistem pengelolaan terminal Air Sebakul yang lebih efektif dengan peningkatan pelaksanaan peraturan pemerintah daerah (*Law enforcement*) yang mengharuskan semua kendaraan angkutan penumpang berupa bus antar kota baik dalam propinsi maupun antar propinsi untuk membuat pool masing-masing dekat dengan terminal serta mengharuskan operator bus untuk menaikkan/menurunkan penumpang didalam terminal. Dengan demikian loket-loket penjualan karcis penumpang yang ada dalam pusat kota tidak berfungsi ganda sebagai terminal bayangan dan pengaturan ruang kota lebih teratur.

Perlunya dilakukan pengaturan ulang (revisi) pemanfaatan penggunaan lahan di kawasan sekitar lokasi terminal (khususnya) dalam upaya mempercepat pertumbuhan kawasan di kelurahan Pekan Sabtu Kecamatan Selebar sehingga penumpukan aktifitas di pusat kota menjadi terpecah. Evaluasi perubahan penggunaan lahan pada perioda tertentu merupakan langkah yang secara kontinue perlu dilakukan oleh pemerintah, sehingga kebijakan pembangunan terutama tata ruang kota dapat sesuai dengan potensi dan permasalahannya.

Kebijakan Pemerintah Kota Bengkulu, dilihat dari struktur tata ruang di wilayah perluasan Kota Bengkulu perlu membuat kebijaksanaan yang dapat mendorong

terjadinya percepatan pembangunan berbagai jenis sarana pelayanan masyarakat, terutama sekali di kawasan sekitar terminal Air Sebakul kelurahan Pekan Sabtu sebagai pusat kegiatan. disamping diperlukannya aspek pendukung lain guna mengefektifkan kinerja terminal Air Sebakul

5.2.2. Rekomendasi Studi Lanjut

Berdasarkan rekomendasi pelaksanaan diatas, maka dalam rangka untuk lebih meningkatkan perkembangan kawasan sekitar terminal, masih diperlukan kajian lanjutan diantaranya :

- Perlu dilakukan studi lanjut mengenai tingkat pengoperasian terminal Air Sebakul sehingga fungsi terminal lebih efektif dan dapat meningkatkan PAD bagi Pemerintah Kota
- Perlu dilakukan studi lanjut mengenai potensi lahan dikawasan sekitar terminal untuk dapat menarik investasi baru, mengapa pihak swasta sangat kecil partisipasinya terhadap penyediaan sarana pelayanan masyarakat di wilayah perluasan Kota Bengkulu. dalam menanamkan modalnya (*investasi*)
- Perlu dilakukan studi lanjut potensi peningkatan pelayanan Jalur Lintas Barat Sumatera dalam skala regional planning guna menopang aktifitas pergerakan bus antar propinsi, dan peningkatan peran serta fungsi terminal Air Sebakul.

DAFTAR PUSTAKA

- Arthur O'Sullivan, *Urban Economics*, McGraw Hill, Elvira, Bandung 2003.
- Black, J.A., (1981) *Urban Transport Planning : Theory and Practice*. London : Cromm Helm.
- Branch, C. Malville, *Perencanaan kota komprehensif : Pengantar dan Penjelasan*, Gadjah Mada University Yogyakarta 1996.
- Bourne, Blumenfield, (1982), *Urban Spatial Structure*, in Larry. S, Bourne (ed) *Internal Structure of the City*, New York, Oxford University Press
- Chapin, F. Stuart Jr, and Edward J. Kaiser, *Urban Land Use Planning*, Third Edition, University of Illinois Press, Chicago, 1979.
- Daldjoeni, N., *Geografi Baru : Organisasi Keruangan dalam Teori dan Praktek*, Alumni, Bandung, 1992.
- Delaney RE dan GW Woellner (1974), *Element of Transport*, Canada, Van Nostrand Reinhold
- Edward, Jr. Jhon D, (1992) *Transportation Planning Handbook* Prectice Hall
- Gray, George E., dan Hoel, Lester A. (1979) *Public Transportation : Planning, Operation, and Management*. New Jersey : Prentice-Hall Inc.
- Harry W. Richarson, *Urban Economics*. The Dryden Press, Hinsdale, Illinois, 1978
- Lichfield, Nathaniel dan H. Darin-Drabkin, *Land Policy in Planning*, George Allen & Unwin LTD, London, 1980.
- Lynch, Kevin (1984), *Site Planning*, Edisi ke-3, Massachusetts, The MIT Press.
- Morlok, Edward K. (1978) *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Terjemahan. Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Pederson, Eldor Olin (1980) *Transportation In Cities*. New York : Pergamon Press.
- Pushkarev, Boris . S (1977), *Public Transportation and Landuse Policy*, Canada, Indiana University Press

Rhind, David dan Ray Hudson, *Land Use*. Mehuen & Co. Ltd. London dan New York, 1980.

Rushton, Gerard. 1979, *Optimal Location of Facilities*, Wentworth, COM Press, Inc.

Setijowarno. D dan Frazilla, (2001), *Pengantar Sistem Transportasi*, Edisi ke-1, Semarang, Penerbit Univ. Katolik Soegijapranata.

Tjahjaty S., Budhy (1993) "*Perkembangan Kota dan Sistem Angkutan Umum*" Prosiding Plano-32. Bandung.

Tamin, Ofyar Z. (1993) "*Strategi Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum, sebagai usaha mengatasi masalah kemacetan di daerah perkotaan*" Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota. No. 8, Triwulan II Juni 1993 : 3 - 14. Bandung.

Saxena, Subhash . C (1989) *A Course in Traffic Planning and Design*; First Edition, Delhi-Jalandhar; Dhanpat Rai & sons

Warpani, Suwarjoko (1990) *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB.

Referensi lain :

Djayadinata.T.Johara, *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*. ITB Bandung 1999.

Djoko Sujarto, *Pendekatan Pembangunan Perkotaan di tinjau dari Segi Perencanaan Lokal*. Bulletin No.12, BPA UGM, Yogyakarta 1997

Manheim, Marvin. L (1979) *Fundamental of Transportation System Analysis*, Cambridge, Massachusetts, London, The MIT Press

Miro, Fadel (1997), *Sistem Transportasi Kota Bandung*, Penerbit Tarsito

Tjahyati, Budhi, *Bunga Rampai Perencanaan Pembangunan di Indonesia*, Grasindo Jakarta 1997.

Soesilo.I.Nining, *Ekonomi Perencanaan Manajemen Kota*, Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Universitas Indonesia Jakarta 2000

Singarimbun, Masri, *Metode Penelitian Survei*, LP3S Jakarta 1989.